CAJA 1
CARPETA 1

DOCUMENTACION REMITIDA
POR
AGR MIL BOLIVIA

INDUSTRIA ARGENTINA

Kipal

Inv. Nº 665
29-09-87

Inv. N= 854
Cap. N: 844

COMANDO EN JEFE DE LAS FF. AA.

ACADEMIA BOLIVIANA DE HISTORIA MILITAR

CONFLICTO EN EL ATLANTICO SUR

"SABIDURIA Y VERACIDAD"

1982

COMANDO EN JEFE DE LAS FF.AA. DE LA NACION ACADEMIA BOLIVIANA DE HISTORIA MILITAR	CARACTER: RESERVADO
AUTORES: ING. MARIO FIGUEROA BUITRAGO LIC. CARLOS EDUARDO SALINAS	CANTIDAD DE EJEMPLARES: 50
TITULO: CONFLICTO EN EL ATLANTICO SUR	

RESUMEN:

El presente trabajo, analiza desde un punto de vista político, geopolítico y geohistórico el conflicto del Atlántico Sur.

Desde el punto de vista político se señalan los errores argentinos que condujeron al desastre en las Malvinas.

Con respecto al aspecto geopolítico y geohistórico, se trata de visualizar los errores de fondo y forma, presentes en la estrategia elaborada en la Casa Rosada.

Las conclusiones, están relacionadas en forma insistente con las FF.AA. y la nueva orientación que necesariamente tienen que hacer cambiar radicalmente el concepto y papel de las Instituciones Armadas.

Para Bolivia, tanto en lo interno como en lo externo, las enseñanzas a costa de nuestra vecina República Argentina, deben ser tomadas en cuenta por ser nuestro país integrante en esta parte de América, presionada a lo largo de sus fronteras.

INTRODUCCION

El presente trabajo es resultado de la convicción que las implicaciones del conflicto anglo-argentino son de suma importancia para nuestro país en general y para nuestras FF.AA. en particular.

Los vínculos entre Bolivia y Argentina han sido bastante estrechos durante los últimos años; incluso podemos hablar de haber caído en la esfera de influencia argentina, sustituyendo la brasileña de comienzos de la década del 70.

Las ideas dominantes, dentro de la política exterior se han dividido en dos grupos; aquellos que propugnan un acercamiento al Brasil, otros hacia Argentina. Lamentablemente, son pocos los analistas que propugnan relaciones equidistantes hacia nuestros vecinos; evitando con ello un alineamiento político e ideológico. Las relaciones equidistantes son importantes para un país débil, como el nuestro, pero rico en recursos naturales. Mientras más rico es un país es más codiciado por sus vecinos; mientras más áreas valiosas tiene, más y mayores medidas de seguridad debe tomar.

Una razón más, para presentar el trabajo es el hecho que ambos países (Argentina y Gran Bretaña) están ligados a los Estados Unidos por medio de pactos político-militares. Los Estados Unidos -por razones de orden estratégico apoyaron a Gran Bretaña, dejando a su aliado sudamericano a la deriva. Eso tiene grandes repercusiones para las relaciones de América Latina y los Estados Unidos en el futuro.

Ya el General peruano Mercado Jarrín advertía que el esquema norteamericano: del conflicto Occidente-Oriente no siempre tenía validéz, sino que además se debe tomar en cuenta el conflicto Norte-Sur. Creemos que el conflicto anglo-argentino verifica aquel juicio. Creemos que el conflicto anglo-argentino encierra valiosas enseñanzas para América Latina, primero en lo relacionado a evitar los errores del caso, y en segundo lugar a llevar una política exterior planificada y coherente, evitando lo coyuntural.

El presente análisis no pretende explicarlo todo, pero si explicar lo fundamental detrás de la "racionalidad" del gobierno argentino y la decisión de retomar las Islas Malvinas.

El Ing. Mario Figueroa B., responde por "Aspectos Geohistóricos y Geopolíticos del conflicto anglo-argentino", mientras que el Lic. Carlos Eduardo Salinas responde por "Aspectos Político-Militares". La introducción y las conclusiones son el resultado del trabajo colectivo.

Gral E. Camacho

Gral.Brig.Aé. Ernesto Camacho H.
DIRECTOR DE LA A. B. H. M.

ASPECTOS POLITICO-MILITARES

"Las islas Falkland están una vez más bajo el gobierno deseado por sus habitantes. Dios salve a la Reina".

Esas fueron las palabras enviadas a Londres por el Mayor General John J. Moore. Gran Bretaña había logrado alcanzar su objetivo político y militar en el Atlántico Sur.

Concebimos la política como una acción racional, es decir, un resultado de diversos cálculos en relación a los medios y los fines a lograr dentro de la sociedad.

Analizar desde éste punto de vista la decisión argentina de comenzar operaciones en las islas Malvinas nos pone ante la alternativa de reconocer que:

* La política no siempre es una acción racional, o
* el gobierno argentino se basó en un análisis falso para decidir la suerte de las islas Malvinas.

Creemos que la causa fundamental que llevó al gobierno argentino a tomar su decisión sobre las islas Malvinas la hizo sobre todo, para tratar de retrasar la crisis política que se avecinaba y que obviamente desataría una inestabilidad política.

Podemos señalar a continuación algunos aspectos, que demuestran una evidente irracionalidad de la decisión política tomada por el gobierno argentino.

Al usar el problema de la soberanía de las islas Malvinas para lograr una unidad interna temporal, no era una SOLUCION a los problemas, político-económicos, de los cuales adolece Argentina desde la década del 50.

En primer término debemos señalar que la problemática argentina, dentro del rol económico ha sido algo característico y que ha rebotado en una inestabilidad política. Ningún gobierno argentino ha logrado solucionar los graves problemas económicos de tipo estructural, de los cuales adolece la economía argentina.

El gobierno argentino no realizó un análisis multifacético de los costos que acarrearía un enfrentamiento contra Gran Bretaña. Argentina está -hoy en día- con su potencial militar y económico disminuido por los costos de la guerra, y el bloqueo económico dictado por la C.E.E. (Comunidad Económica Europea).

Según los cálculos más optimistas de diversos analistas

económicos, concluyen que la economía argentina no logrará estabilizarse hasta el año 2015.

Segundo, se el gobierno tenía como meta lograr una TEMPORAL unidad nacional, que desde ningún punto de vista SOLUCIONARIA los problemas de la sociedad argentina, deberían haber considerado (en última instancia como posibilidad lógica) el impacto de una derrota militar ante Gran Bretaña y su repercusión política en el país.

La crisis que se trataba de evitar, atrasándola, puede tornarse más aguda. Llevando a que las contradicciones existentes dentro de la sociedad argentina a un estado (no deseado) de caos e inestabilidad política generalizada.

Un tercer factor es el hecho que estando las FF.AA. argentinas en función de gobierno, empeñaría hasta el último ápice del prestigio de esa institución, nacional e internacionalmente. La derrota político-militar puede llevar, a que las tradicionales contradicciones existentes entre las diferentes armas se agudicen, tratando de deslindar responsabilidades.

Dentro de la problemática de la inestabilidad política que sufre y sufrirá Argentina debemos señalar el papel de los EE.UU. Un paralelo histórico nos permite ver el rol de los EE.UU. en éste problema. En efecto, al enfrentarse Grecia con Turquía en 1974, a raíz del problema chipriota; por razones estratégicas EE.UU. apoyó a Turquía sancionando en diversas formas a Grecia (por ejemplo el embargo de armamento). La falta de apoyo hacia los coroneles griegos llevó a que estos no pudieran mantenerse en el poder. Recordemos que el gobierno griego de los coroneles obtuvo el apoyo de los EE.UU. en 1968. La política norteamericana en relación a la Argentina es bastante similar hoy en día. La inestabilidad política argentina estará basada en el congelamiento de las relaciones, deterioradas durante la administración de Carter y empeoradas por la actitud de Reagan durante el conflicto de las Malvinas (recordemos que Reagan trató de hacer todo lo posible, desde el día de su elección como presidente, para mejorar las relaciones entre ambos países).

Es de suponer que las sanciones contra Argentina durarán hasta que asuma la presidencia algún personaje que refleje los intereses concretos de los EE.UU.

Las dificultades que Argentina tendrá que afrontar demuestran claramente la necesidad de contar con analistas serios para lograr que la política sea realmente una acción racional. Todas las decisiones políticas deben estar basadas en profundos estudios, base para las decisiones.

EL CALCULO POLITICO

Siendo la guerra la "continuación de la política", debe-

mos pues determinar los móviles políticos que llevaron al gobierno Argentino, a tomar la decisión de comenzar las operaciones militares en las islas Malvinas.

Creemos que la decisión, fue basada en la necesidad de obviar en ese momento la efervescencia política, que se comenzaba a organizar como protesta contra la profunda crisis político-económica que se visualizaba en el vecino país.

La política llevada por el régimen, provocó la unión de la mayoría de los partidos políticos en contra del gobierno. El gobierno no contaba con las posibilidades reales de solucionar la crisis económica ni las repercusiones de ésta en el campo político.

Paralelamente, pero no en forma sincrónica existía el problema de la soberanía de las islas Malvinas. Ya Maquiavelo, en "Il Principe", recomienda el uso de los conflictos internacionales, para obviar los problemas internos. Obviamente el riesgo de perder un conflicto es real, y ello puede conllevar a que la crisis que se trata de evitar resulte aún peor, es decir, a una crisis política de gran envergadura. Algo así como salir de las llamas para caer en las brasas.

La decisión argentina de actuar en las islas Malvinas, estaba basada en una serie de supuestos, que si bien estaban correctos en principio no permitían tomar en cuenta una serie de matices, propios de la política internacional.

Los errores fundamentales, del análisis, del gobierno argentino son a nuestro parecer de carácter político:

* Reacción de Gran Bretaña.
* Reacción de los EE.UU.
* Reacción de los países de América Latina.

REACCION DE GRAN BRETAÑA: Los cálculos argentinos político y militares estaban, a nuestro entender, basados en los siguientes supuestos:

1) Imposibilidad de Gran Bretaña de defender militarmente las islas Malvinas.

2) Los altos costos para Gran Bretaña de atacar militarmente a las tropas argentinas en las islas, llevaría a que Gran Bretaña se limitara a protestar en los foros internacionales o bien, en caso extremo a bloquear las islas.

Los supuestos argentinos parecían estar en parte correctos, pero no contaron con los intereses británicos de tratar de man-

tener sus colonias a cualquier costo. Incluso como una lección para otros, que pretenden los territorios coloniales de Gran Bretaña (por ejemplo España en relación a Gibraltar).

El cálculo argentino estuvo errado en relación al apoyo, que la OTAN prestaría a Gran Bretaña (legalmente no, pero si políticamente, porque el conflicto se encontraba fuera de la jurisdicción de ese tratado), el Mercado Común Europeo, Japón, etc.

Fundamentalmente los analistas argentinos creyeron que Gran Bretaña se limitaría a protestar dentro de las NN.UU., pero que en ningún momento optaría por usar la alternativa militar.

Podría parecer que la alternativa militar no era la fundamental para el gobierno británico; pero existiendo problemas en otras colonias, pueden haber evaluado las implicaciones disuasivas de una acción militar victoriosa contra los otros países, que tratan de acabar con el Imperio Británico.

Gran Bretaña no optó por una de las opciones, diplomáticas o militares, sino más bien que las combinó de tal manera, que su éxito obtenido se vio asegurado en los dos "frentes".

REACCION DE LOS EE.UU.: Los cálculos argentinos en relación a los EE.UU. fue el mayor error que cometieron sus analistas.

Los EE.UU. trataron desde la victoria electoral de Reagan de mejorar sus relaciones diplomáticas con Argentina, relaciones gravemente deterioradas por la política de los "derechos humanos" de Carter.

Por un lado EE.UU. trataba de conseguir un aliado para implementar su política hacia América Latina. Elaborada por varios científicos y políticos de renombre, política conocida bajo el nombre de DOCUMENTO DE SANTA FE.

Brasil, "socio menor" de los EE.UU. durante la década del 60, al parecer ya no pretendía jugar ese rol durante los años 80. Por esto se explica la necesidad norteamericana por conseguir un nuevo "socio menor". Argentina por su parte comulgaba con la estereotipada concepción de la necesidad de una cruzada anticomunista en América Latina. Fue bajo esa premisa, que Argentina mandó a sus asesores militares a El Salvador. De esta manera Argentina implementó la política norteamericana, haciendo el "trabajo sucio", ordenado por los EE.UU.

El ser el "socio menor" de los EE.UU. en América Latina da ciertas ventajas. Según los analistas políticos argentinos, suponían erroneamente que los EE.UU. tendrían una posición neutral hacia Gran Bretaña al estallar el conflicto (diplomático y militar) entre los dos países.

Los analistas argentinos ante el hecho de que Gran Bretaña es infinitamente más importante dentro de la política global norteamericana, pudieron suponer como último análisis, que le teatro de operaciones, más importante para los EE.UU. deberá ser Europa.

Debemos recordar también que durante la presidencia de Carter, los EE.UU. perdieron confiabilidad en Europa. Ahora Reagan tenía la posibilidad de demostrar que ellos eran aliados naturales. Ello se refleja en las palabras pronunciadas por Reagan en el Parlamento Británico:

> "las tropas británicas se hallan luchando por una causa, una creencia que la agresión armada no debe ser permitida de triunfar, y que el pueblo debe participar en las decisiones dentro de un Estado de Derecho".

Notemos que Reagan trata de inferir que el gobierno de Argentina es una dictadura militar agresiva, divorciada del pueblo.

Es interesante notar que la política norteamericana inicialmente no fue en directo de apoyo a Gran Bretaña. Haig, quien ha tratado bastantes años con los países de la OTAN propugnó el apoyo decidido a Gran Bretaña.

Por otro lado, tenemos la posición impulsada por Kirkpatrik, especialista norteamericana sobre Argentina, quién intentó vanamente colocar a su país en un marco de la neutralidad estricta.

REACCION DE AMERICA LATINA: Los analistas argentinos, contaron con el apoyo diplomático de los países de América Latina, descontando a Chile. La posición de Colombia no fue una sorpresa (vease pág. 12). Las declaraciones del ministro del interior colombiano reflejan un anti-argentinismo: "la derrota argentina es una victoria para el punto de vista que los problemas internacionales deben ser resueltos por medio de acciones legales y no por medio de la agresión".

Los analistas argentinos no contaron con la poderosa influencia (incluso con las posibilidades de presión) que los EE.UU. tienen sobre los países latinoamericanos.

El ofrecimiento latinoamericano, basado en el TIAR, de colaborar militarmente a Argentina no se concretó debido a tres razones:

1) Dado que los EE.UU. y los países del Mercado Común Europeo son los principales proveedores de armamento no podrían contar los países americanos que envíen ayuda militar con reposición inmediata de lo enviada

2) Los EE.UU., por medio de diversos emisarios dejó en

claro que aceptaba el apoyo político y moral para Argentina pero que no aceptaría que se apoye militarmente.

3) Los países que apoyaron decididamente a Argentina fueron presionados por los EE.UU. por medio de la economía. Notamos que los países exportadores de materias primas están con grandes pérdidas ocasionadas por la decisión norteamericana de lanzar al mercado sus reservas estratégicas. Ello ha llevado a que los precios bajen en forma catastrófica para los países exportadores.

Creemos haber demostrado que el cálculo argentino adolecía de grandes fallas POLITICAS lo que determinó en última instancia el fracaso MILITAR.

Debemos incluso notar que los EE.UU., presionaron intensamente al gobierno argentino para que éstos retrocedan. La organización ultraderechista TRADICION, PROPIEDAD Y FAMILIA por medio de solicitadas en los periódicos argentinos se pronunció por un retroceso, pues en su opinión el conflicto alejaba a Argentina de Occidente.

Es interesante notar que los EE.UU. tratan aún a los países latinoamericanos como "repúblicas bananeras". Nada ha cambiado en su forma de pensar desde que los países latinoamericanos lograron su independencia de España.

LECCIONES MILITARES:

El conflicto anglo-argentino ha dejado varias lecciones militares, que deben ser estudiadas cuidadosamente para que nuestras FF.AA. logren asimilarlas y lograr un nivel superior.

En el presente análisis tocamos, solamente, superficialmente algunos problemas militares, no pretendemos de ninguna manera explicarlo todo.

Creemos que los errores militares cometidos por las FF. AA. argentinas en muchos casos son el resultado concreto de los errores políticos que realizaron los analistas políticos.

Creemos que los analistas militares argentinos contaban con que Gran Bretaña se limitaría a bloquear las islas. De ahí inferimos los diversos errores cometidos por las fuerzas militares en las islas Malvinas.

Hemos llegado a ésta conclusión como resultado del siguiente análisis de diversos factores:

1) La movilización argentina, de sus fuerzas, se reali-

zaron en una forma tal que no correspondía a las necesidades reales que se presentarían. La mayoría de los movilizados eran conscriptos, lo que no correspondía de ninguna manera, para enfrentar a unas FF. AA. profesionales como las británicas. Es importante señalar que los analistas argentinos no comprendieron que Gran Bretaña al movilizar a sus tropas especiales, a los fusileros y a los gurkas preparaban un ataque armado contra las tropas argentinas estacionadas en las islas.

La movilización argentina se realizó en forma deficiente y no planificada, ya que la proporción existente entre oficiales y soldados llegaba a 3:1. Con esa proporción las fuerzas argentinas se enfrentaban a un verdadero suicidio, pues debían enfrentar a tropas profesionales que se preparan cuatro veces al año para una guerra nuclear-convencional.

Las FF.AA. argentinas, no analizaron en toda su dimensión el significado real de la movilización británica. Solamente así logramos explicar la deficiente movilización que realizó. Debemos señalar que una movilización más selecta no ponía en peligro las fronteras argentinas con Chile.

Dentro de éste contexto debemos señalar que los servicios de inteligencia argentinos no realizaron una labor importante. No proporcionaron información vital acerca de los planes británicos.

Cabe recalcar el rol fundamental que jugó el servicio de inteligencia británico que conocía en detalle la situación de las fuerzas argentinas estacionadas en las islas. Interceptaron absolutamente todos los mensajes enviados al Estado Mayor Conjunto. Basados en tal información pudieron planificar las operaciones contra las islas Malvinas, prescindiendo de equipo y material que en otras condiciones hubiera sido obligatorio esperar.

De acuerdo a los manuales de campaña británicos, se requería una superioridad de 3:1 sobre las fuerzas argentinas para lograr un ataque victorioso.

El ataque británico estuvo planificado sobre la base del conocimiento de las siguientes fallas existentes dentro de las fuerzas argentinas:

* La proporción de oficiales y soldados argentinos era de 1:15.

* La moral de las tropas argentinas era baja.

* Argentina estaba efectivamente aislada del mercado mundial de armamento y equipo.

2) Las FF.AA. argentinas no tenían serias posibilidades de reponer el armamento y equipo que perdían a medida que la guerra recrudecía.

11 p.

Tradicionalmente Argentina se ha abastecido con armamento y equipo de los países de la OTAN y del Mercado Común Europeo (según los datos proporcionados por SIPRI, Stockholms International Peace Reasearch Institute). De Israel y Sudáfrica las compras eran más esporádicas, es decir, menores al 5%.

Al tener que enfrentar el efectivo bloqueo al cual fueron sometidos por los EE.UU., la OTAN y el Mercado Común Europeo no pudo Argentina reponer el armamento y equipo que se perdía. El único mercado que estaba -parcialmente- abierto era el del Pacto de Varsovia.

Comprar armamento y equipo militar del Pacto de Varsovia hubiese irritado aún más a los EE.UU. Incluso podemos aseverar que una reacción dentro de las FF.AA. argentinas hubiera existido. Primero, significaba que técnicos de esos países serían necesarios para introducir ese nuevo armamento en las fuerzas argentinas. En segundo plano debemos señalar que las contradicciones ideológicas no son insignificantes.

Ahí tenemos una clara demostración de los efectos negativos de la dependencia unilateral a la cual está sometida Argentina, (al igual que otros países de América Latina). Además no debemos olvidar que Argentina no tenía grandes posiblidades de defender militarmente las islas por el armamento con el que se cuenta: la mayoría es dado de baja por otras FF.AA. ¿Qué podía hacer la flota argentina con barcos de la Segunda Guerra Mundial, (modernizados) contra una flota construida en la década de los años 70?

La ayuda militar latinoamericana fue detenida efectivamente por los EE.UU., por un lado sabían que diversas presiones serían usadas y por otro no podían sacrificar armamento y equipo que no sabían con certeza cuando podría ser repuesto.

Aceptar ayuda militar, cubana o nicaraguense, permitía salvar a Argentina MILITARMENTE, pero no POLITICAMENTE: EE.UU. no lo permitiría.

3) Los británicos contaron con ayuda militar por parte de los EE.UU. Se debe recalcar que no fue fundamental, aunque sí facilitó las operaciones británicas.

* Los EE.UU. enviaron 1.5 millones de galones de gasolina a la isla de Ascención, para que sean utilizados por los aviones KC-135, británicos.

* Una cantidad no especificada de proyectiles de 20mm.

* Boyas sonares para lucha anti-submarina.

* Misiles AIM-9L Sidewinder, de un total de 100 comprados solamente 27 fueron usados durante el conflicto;

23 hicieron blanco.

* Los británicos tuvieron acceso al sistema de comunicaciones de Defensa e información rutinaria de meteorología de satélites norteamericanos.

Gracias a la tecnología con la que contaron las fuerzas británicas, pudieron prescindir de diversas exigencias reglamentarias, según los manuales de campaña británicos.

4) Creemos que un factor que influyó bastante en la pobre actuación de las fuerzas argentinas están en directa correlación con la doctrina dominante dentro de ese país (y el resto de los países latinoamericanos), a partir de la mitad de los años 60.

Nos referimos a la casi absoluta preparación anti-insurgente que ha dominado los institutos de formación y capacitación militares.

La guerra convencional y la guerra anti-insurgente están basadas en conceptos tan diversos que no pueden ser equiparadas.

El impacto de la doctrina anti-insurgente está reflejada en el armamento y equipo con el cual cuentan las FF.AA. de Argentina (y la mayoría de las FF.AA. de América Latina). Nos basamos en las listas proporcionadas por el International Institute of Strategical Studies establecido en Londres.

Acá tenemos una muestra, negativa, de visualizar solamente un tipo de peligro, el interno. La preparación militar en contra de él, no puede ser a costo de no poder defender la soberanía nacional.

Finalmente señalamos que Argentina fue derrotada, no por un sofisticado armamento, sino por un mejor entrenamiento, mejor táctica y moral más alta.

ASPECTOS GEOPOLITICOS Y GEOHISTORICOS DE LA CRISIS EN LAS MALVINAS

En nuestra América, hemos tenido una tentación: la de buscar "chivos expiatorios", en quienes descargar los fracasos de todo tipo. No es de extrañar entonces que ahora se diga que Galtieri, ex-presidente argentino, es el único culpable del desastre de las Malvinas.

La búsqueda de la verdad, no es tan simple como parece. Los hombres dedicados a la "psicología profunda de los pueblos", son los más indicados para dilucidar el problema.

Se especula desde muy antigua data, acerca de la cualidad manifiesta del hombre. Nicolás Maquiavelo (1469-1527), argumentó que todos nosotros tenemos dos caras: una "animal" y otra "espiritual".

Todo ello, a nivel individual, se puede trasladar al conjunto de hombres, o sociedad enmarcada en un espacio geográfico. La llamada "alma nacional".

Por "animalidad" debe entenderse el universo de las pasiones, egoísmos, ambiciones, etc. Y por "espiritualidad", el universo del intelecto puro, la razón.

Argentina, es decir, su gobierno, ha manejado con rara habilidad el "factor emocional" de su pueblo. Lo lanzó irracionalmente a una guerra, que desde el primer día estaba condenada al más rotundo fracaso. Buena prueba de ello la encontramos en las manifestaciones populares de apoyo, que se colocaron en los ámbitos de la historia colectiva. Cualquier observador imparcial ha podido darse cuenta de ello.

Por medio de las pasiones desatadas, se pudo unir a un pueblo profundamente dividido. A tal extremo, que los enemigos irreconciliables entre sí, se dieron la mano. Pero, los resultados adversos de la aventura malvinense, pueden agravar mucho más, la división en la República Argentina.

Durante los 73 días de conflicto bélico (duró 74) la gran mayoría, por no decir todos, estuvieron convencidos, por boca de sus dirigentes, del triunfo final. La causa era y es buena y solamente con esta idea-fuerza, se trató de ocultar la verdad. Es decir, el fracaso en el campo militar y diplomático.

El gobierno surceño, utilizó en exceso las armas psicológicas para "poner en punto" a su población, pero lamentablemente este exceso, ha resultado contraproducente al propósito buscado. Es decir, no equilibrar la fantasía con la realidad. La frustración re

sultante, ha hecho del ciudadano medio de la República vecina.

No se puede negar que a los pueblos los unen ciertas formas espirituales un tanto "utópicas", pero también tiene que existir al lado de ellas una corriente "racional", formada por mentes despiertas, las que finalmente pueden llevar al triunfo definitivo. Ese detalle importante a la luz de los hechos, estuvo ausente en la cúpula militar, causante directa del desastre argentino.

Nadar contra la corriente, es muy difícil, sobre todo si el río es de aguas tumultosas y traicioneras. Argentina quiso justificar su política internacional oponiéndose al imperialismo anglo-norteamericano, basada en una estrategia armada. Con unas armas obsoletas, entregadas con picardía por las propias naciones calificadas de enemigas de la República sureña. Los hechos producidos, con su porfía indesmentible, nos dan la razón.

Estos años cambiantes, donde se están poniendo a prueba, concepciones ideológicas, estratégicas militares, ambiciones hegemónicas, mercados de armas, productividad industrial, geopolíticas agresivas, encuentran a una América Latina que está al márgen de todo ello, porque está en pañales. Esto no quiere decir, que nuestro continente no tenga destino, pero para derrotar a los imperialismos que tanto daño nos causan, tenemos que utilizar la fría razón. Esa misma glacial razón que aplican las grandes naciones del planeta en contra nuestra.

La división crónica entre los latinoamericanos, ha vuelto a destacar en forma significativa durante el conflicto por las Malvinas. El "apoyo" a la Argentina, no ha pasado a ser sino una bella colección de proclamas encendidas.

El apoyo material, no apareció por ninguna parte, salvo supuestas pequeñas entregas de algún estado. El Secretario de Estado yanki, Mr. Haig, al parecer rememorando viajes técnicos de su socia Inglaterra, pudo presionar con los argumentos de antes a los indecisos, es decir, acompañar a la presión anotada, suaves promesas económicas para acallar y dejar pasar las cosas.

Naturalmente, esta falta de apoyo material irrestricto hacia Argentina de parte de América, es un asunto que merece un análisis exhaustivo. Existen muchas contradicciones y sobre todo añosas suspicacias del pasado, unas plenamente justificadas, otras no tanto. Al márgen de estas consideraciones, lo real e indesmentible, es el apoyo "moral" surgido de las naciones americanas. En otras palabras, ha existido una marcada reticencia hacia la decisión argentina.

Ha sido patente observar, cómo Chile y Colombia se han puesto indirectamente del lado anglo-norteamericano, primando al parecer, en ellos, intereses inmediatos.

Chile podría justificar su "neutralidad" aduciendo que

Argentina le tenía presionado por la centenaria cuestión del Beagle.

El armamentismo chileno, según su particular punto de vista, habría sido causado por la presión aludida. Tenemos que recordar también que el país del Mapocho ha ganado la partida en el plano internacional con los sendos arbitrajes solicitados por ambos países. En efecto, los Presidentes Allende y Lanusse de Chile y Argentina respectivamente, solicitaron a Su Majestad Británica servir de árbitro (como lo estipula el Tratado de 1881), en esa cuestión tan debatida. Como sabemos, el resultado favorable a Chile, no fue reconocido por Argentina.

En los pasados años, América se vió sorprendida con la negativa gaucha y al mismo tiempo Argentina puso en pie de guerra a sus Fuerzas Armadas, sin que "la sangre llegara al río".

La segunda alternativa, mediante la mediación papal sobre el mismo asunto, y su recomendación resultante, tampoco ha sido aceptada por Argentina, pero sí por Chile.

Pero nuevamente nuestro continente ha sido impactado por la actitud "irracional" argentina de enfrentar al imperialismo inglés, reiteradamente poniendo en tela de juicio la capacidad de la Cancillería Argentina. ¿Demasiada pasión puesta por nuestros vecinos del Sur?

La posición colombiana era la de esperar, porque este país mantiene una agria disputa por el Golfo de Venezuela, con su vecina Venezuela.

Sobre el particular, es conocido el hecho de que el golfo indicado posee grandes yacimientos de "oro negro" y su disputa ha cobrado intensidad en los años recientes.

Colombia, utilizando la doctrina de las 200 millas marinas, reclama para sí un "condominio compartido" con Venezuela, a fin que sus máquinas perforadoras para extraer petróleo estén al lado de las venezolanas. Lo que naturalmente no es aceptado por Venezuela.

Venezuela por su parte, en un intento de bloquear la repartición del golfo, mediante una incursión militar, se apoderó de las tres islas que aparecen vigilando la entrada del golfo, llamadas "Los Monjes". Esta hábil maniobra geopolítica efectuada por Pérez Giménez, no ha sido perdonada por Colombia. Está latente como un arma política, por cuanto Colombia alega que Venezuela cometió un acto que está en contra del "derecho internacional".

En consecuencia, si Colombia apoyaba a la República Argentina, estaba borrando con el codo lo que había escrito con la mano.

Venezuela por su parte tiene dos problemas -según su pun

to de vista- con la Guyana por la Cuestión del Esequibo y por las islas Tobago. Ambos espacios geográficos pertenecientes otrora al colonialismo inglés.

En el plano extracontinental, después de la Segunda Guerra Mundial, se ha hecho carne el argumento de las "guerras localizadas", controladas, limitadas y con toda seguridad, estimuladas por las grandes potencias.

Los conflictos localizados que están sacudiendo al mundo, parecen estar dirigidos por los mercaderes de armas a nivel de gobierno. En estos conflictos se ensayan las armas más sofisticadas. Los países que fabrican esas armas, viven de ellas. No debe extrañarnos entonces, la cínica afirmación británica aparecida en la prensa que indica que "Inglaterra va a vender armas probadas en las Islas Malvinas".

Esa tendencia puesta de manifiesto por las grandes potencias mundiales, nos pueden dar algunas luces para comprender lo que ha ocurrido en el Atlántico Sur.

Efectivamente, después de la Segunda Guerra Mundial, las potencias triunfantes se han dedicado paulatinamente, en un ritmo creciente, a la fabricación de armas. Las armas convencionales se venden sin reticencia alguna, en cambio las armas no convencionales, vale decir nucleares, están vetadas.

Bajo el "paraguas atómico", que no es otra cosa que el temor mútuo, lejos de pacificar a este mundo, lo ha incentivado a resolver los conflictos por medio de una guerra limitada.

Por lo antedicho, nos podemos explicar la extraña conducta "mediadora" del ex-secretario de Estado NOrteamericano, Mr. Haig, quién propuso a las naciones en conflicto unas sugerencias absolutamente inaceptables. Como estimulando una confrontación, pudiendo evitarla.

En la actual guerra del Medio Oriente, al parecer, ante la renuncia de éste controvertido Secretario de Estado, podría advertirse una pugna interna entre "halcones" y "palomas" del Pentágono. La terrible guerra entre los israelitas y una parte del Mundo Árabe, ha sobrepasado todo cálculo, precisamente por la buena calidad destructiva de las armas modernas, poniendo a los EE.UU. como el causante directo del inmenso genocidio israelita en contra del pueblo palestino.

Para más desdicha norteamericana, la hábil jugada rusa de entregar gas siberiano mediante un gigantesco gaseoducto de más de 4.000 kms. está siendo vetada por los Estados Unidos de Norteamérica. Europa, particularmente Alemania Federal, ha puesto "el grito en el cielo" oponiéndose con firmeza a esa pretensión norteamericana.

Detrás de todo esto, surge nítidamente, el interés de comerciar día a día, las armas fabricadas por las potencias ganadoras,

por encima de los acuerdos pacíficos de cooperación mutua.

Por otra parte es impactante observar la suerte corrida por las potencias perdedoras, Japón y Alemania.

Alemania y principalmente Japón, han incentivado sus industrias productivas, a tal punto que la invasión a los mercados mundiales de artículos de consumo masivo, está poniendo en jaque a las industrias de las potencias ganadoras de la Segunda Guerra Mundial.

La crisis recesiva en Norteamérica, Francia, Inglaterra y otros, es el resultado de la incapacidad de estos, por enfrentar el desafío nipón-germano en el campo de la productividad eficiente industrial, insistimos en el campo de los productos no bélicos.

Sin embargo, al examinar por ejemplo, el comercio exterior de Francia, esta nación está en una situación expectante en lo económico, por la venta fabulosa de sus artefactos de guerra. Podremos preguntar entonces, ¿qué ocurriría si se margina a la Guerra como Institución llamada a resolver los problemas internacionales?

Hilando un tanto delgado, podríamos suponer que Argentina ha caído en la trampa tejida por las grandes potencias productoras de armas, al atacar a una de sus socias.

La experiencia argentina, nos recuerda la de España, cuando este país, fue utilizado en los días previos a la Segunda Guerra Mundial. El millón de muertos y sus ciudades incendiadas en esa espantosa Guerra Civil fue el resultado. Pero allí, en tierras de la Madre Patria, se probaron eficazmente las armas que se utilizaron en los campos de Europa.

Los resultados prácticos de la confrontación anglo-argentina en lo tecnológico, es comprobar que una guerra futura será decidida por la capacidad ingenieril de los contendientes.

La computarización eficiente, deberá ser considerada como prioritaria por todo Estado Mayor, por cuanto antes de las crisis malvinenses no se habían probado en el terreno de la guerra desatada. Las factorías para la guerra, están evaluando concienzudamente los resultados de la investigación que anteriormente era sólo teórica.

Entre los implementos bélicos como el "Seacat", el "Sea dart", los destructores tipo "Shefield", han sido puestos en cuarentena. Y es probable que ante su vulnerabilidad, sean reemplazados por otros de mejor calidad.

Ahora cabe hacer hincapié en la pregunta que se impone:

¿Por qué se lanzó entonces, Argentina a una guerra?

Dos causas principales se vislumbran a saber:

1.- La "embriaguez" geopolítica y

2.- La Mistificación de la Historia Argentina.

El primer punto, es de suma importancia y no debe pasar desapercibido por nosotros los bolivianos.

La Geopolítica alemana, agresiva e inmoral, se ha hecho carne en las Instituciones armadas de la vecina República Argentina, así como en Chile, Brasil, Perú, etc. Observese las pretenciones argentinas en el mapa del Apéndice 2.

En este país existen muchos centros que elaboran estrategias militares basadas en las ideas derrotadas en la Segunda Guerra Mundial.

Se publica mucho, se difunden por todos los ámbitos de la Nación Argentina esas falacias. Existe incluso, una editorial especializada: la Editorial Pleamar. A Bolivia llegan algunos textos, aquellos que no atentan en contra de nuestra soberanía. Los otros llegan libremente a Chile.

El denominador común de esos libros es tratar de probar que la geopolítica alemana agresiva, es el "summun" de la sabiduría. Lo que no es verdad afortunadamente; a tal extremo que en la hora actual, se han desechado por completo el cuerpo doctrinal de la Geopolítica alemana.

Con las armas ideológicas que destilan esos textos, se han fortalecido los militares argentinos y creemos que puede haber sido un error de gruesas proporciones.

Los militares argentinos teorizaron mucho sobre la aplicación de la geopolítica agresiva, aventada en Europa entre 1939 y 1945. A la hora de la verdad, hemos visto que "los triángulos", los "cuadrados", "la supremacía de la raza blanca sobre los cabecitas negras", "la senectud de las razas", "el espacio vital o la lucha a muerte por él", se han ido al canasto de las cosas inservibles. Esta enseñanza no debe quedar en saco roto para nosotros los bolivianos.

El verdadero problema argentino y de toda sociedad organizada, no se resuelve con la agresión externa, sino la solución tiene que ser enfrentada dentro de su propia sociedad.

El más que centenario problema de las Malvinas, pudo ser resuelto mediante hábiles negociaciones. El apuro argentino, nos resulta extemporáneo, por una razón muy elemental: el tiempo corría a favor de la República Argentina.

Buena prueba de lo anotado, es el abandono por parte de la Rubia Albión en las Malvinas y que ha sido criticado acerbamente por el Parlamento Inglés. Por este hecho, se creyó erradamente en Argentina que los ingleses no actuarían.

En síntesis el cálculo gaucho falló en sus apreciaciones globales.

En cuanto al segundo punto, existe dentro de la sociedad argentina una marcada tendencia a "mistificar" su historia.

La estatura moral de sus personajes históricos equivalen a la de los dioses del Olimpo Griego. En un marcado intento de escribir una historia mítica.

Durante la preparación psicológica a su pueblo, se dijo en todos los tonos, que el Ejército Argentino, era un "Ejército Invicto". Que las derrotas no se conocían por esos lugares.

Lo anterior no es verdad. Argentina ha conocido muchas derrotas militares. Durante la Guerra de la Independencia, por muchas causas, entre ellas por el desprecio al natural, por la dispersión masiva de sus fuerzas en el campo de batalla y otras circunstancias, que ha recogido la Historia, los ejércitos argentinos conocieron más de una derrota.

En Irruya y Montenegro, las tropas argentinas llevadas ante el acuerdo chileno-argentino (Portales y Rosas), fueron totalmente derrotadas por las fuerzas bolivianas enviadas por Santa Cruz, con el general Brown a la cabeza.

Sobre estas victorias de Bolivia, cabe hacer mención a las palabras escritas por el general argentino Gregorio Paz, cuando su ejército derrotado huía rumbo a las pampas argentinas y que retratan la idiosincrasia del soldado argentino:

"Los valerosos soldados, de la Patria prefirieron lanzarse a los barrancos, antes que caer en poder de los cobardes bolivianos".

Si de triunfo argentino se trata, ¿podríamos calificar de victoria argentina en la Guerra de la Triple Alianza?

La verdad histórica no puede ser más lapidaria, por cuanto ese triunfo sobre Paraguay es el fruto concertado de tres países. Dos de ellos inmensamente superiores: Brasil y Argentina.

Util es recordar las palabras escritas por el Marquéz de Caixas, Mariscal de Ejército en la guerra contra Paraguay, dirigidas a su gobierno del Emperador de Brasil.

"... cuánto tiempo, cuantos hombres, cuantas vidas y cuantos recursos precisaremos para terminar la guerra, es decir, para convertir en humo y polvo toda la población paraguaya, para matar hasta el feto del vientre de la mujer?" León Pomer, "La Guerra del Paraguay. Gran Negocio", pág. 345.

En esta misma guerra está reflejada la "valentía" del

soldado argentino, por cuanto el mismo León Pomer, recoge algunos hechos que nos hacen dudar de la fementida reciedumbre gaucha, citaremos unos pocos:

"Los soldados argentinos no alcanzan. Los criollos se desertan: los mercenarios imitan el ejemplo. Habría que recurrir a los propios paraguayos" pág. 342.

"El 24 de junio de 1865, el gobernador de La Rioja, Coronel Julio Campos, le escribe así al General Gelly:

- No me pida tropas de línea, es muy difícil hacer las circunstancias y sobre todo esta provincia en que sus habitantes tienen horror a ser soldados de línea". pág. 340.

"El 5 de noviembre de 1865 un herrero de Catamarca extiende un recibo al gobernador Maubecín que dice:

Recibí la suma de cuarenta pesos bolivianos por la construcción de 200 grillos para los "voluntarios catamarqueños" que marchan a la guerra contra el Paraguay" (pág. 340).

"El 2 de julio, Paunero agrega: la vanguardia del ejército argentino donde desertan a bandadas los nobles correntinos con jefes y oficiales a la cabeza" (pág. 341).

Y así sucesivamente podemos encontrar hechos históricos que pueden refutar la inclinación guerrera argentina.

Sin embargo, al leer la vida de los prohombres argentinos se nota inmediatamente que se han mitificado exageradamente sus vidas, haciéndolos comparables a los guerreros más famosos de la humanidad. Siendo en verdad eso, materia muy discutible, que no cabe hacer resaltar en estas líneas.

La peligrosidad de esta manera, de concebir su Historia y los resultados obtenidos en las Malvinas, nos puede explicar el rápido deterioro de la moral argentina.

No es tiempo de hacer comparaciones, pero, si nos fijamos en la resistencia de Boquerón, cuando un puñado de soldados bolivianos resistieron acerca de 15.000 soldados pertrechados por Argentina, salta a la vista que una de las razones por las cuales Bolivia resiste a las presiones externas, es debido a la fortaleza espiritual de sus hombres.

Este punto, tampoco fué considerado por las autoridades militares gauchas y hacer "inflar" innecesariamente y sobre todo sobre falsas apreciaciones ha causado el desastre en las Malvinas.

Las numerosas bajas argentinas, causadas por la inmensa superioridad tecnológica británica, tienen que estar también encua-

dradas por el factor humano. Es decir, al no tener la capacidad combativa necesaria y suficiente el soldado argentino, reconocido por la Historia, pudo ser éste, un elemento entregado a su suerte y por lo tanto fácilmente abatido.

Todo militar sabe que de no contar con un elemento dispuesto al combate, poco puede hacer por sus tropas y por el objetivo señalado.

Es algo parecido al relato árabe, cuando se encontraron la Peste y la Muerte en una encrucijada y dijo la Peste: "Voy a Bagdad a recoger 10.000 almas para mi reino".

Pasado un tiempo, volvieron a encontrarse y la Muerte le reprochó diciendo:

"Dijiste que te llevarías 10.000 almas a tu reino, pero supe que fueron 100.000". La Peste le respondió: "No es así, llevo efectivamente 10.000 almas, las restantes 90.000 se las llevó el Miedo".

CONCLUSIONES

La experiencia concreta del conflicto anglo-argentino ha dejado varias interrogantes para los diversos países latinoamericanos. Es ahora tarea de los diversos gobiernos, preparar una política coherente en relación a esas interrogantes y con ayuda de ellas poder enfrentar los desafíos presentados.

Lo más impactante fué quizás la pérdida de credibilidad del aliado del Norte, no solo a nivel popular sino también a nivel de gobiernos.

La política exterior norteamericana ha sabido defender sus intereses nacionales a cualquier costo, incluso a costo de enemistarse con los países latinoamericanos. Dentro de su razonamiento creemos que está la idea de que la "amistad", podrá comprarse de nuevo, con un poco de "good will".

Al no confiar enteramente en los EE.UU. nuestra política puede consistir en reemplazar (no desplazar) a los EE.UU. de nuestros países. Salvo una actitud correcta de parte del país del Norte.

Las contradicciones concretas dentro de los diversos bloques económicos eurooccidentales y japoneses por un lado y los norteamericanos por otro, nos presentan la coyuntura perfecta para así hacerlo.

Las necesidades de mercado de las compañías eurooccidentales y japonesas que tienden a expandirse, deben ser utilizadas por nuestros países para lograr una industrialización y con ello una independencia política, económica, logrando un real aumento de nuestro nivel de vida.

Llevar adelante una política pragmática debe caracterizarnos de manera tal, de lograr una posición dentro del ámbito internacional, política y economicamente.

La diversificación de mercados de importación y exportación es la mejor manera de lograr nuestros difusos (esperamos que solamente momentáneamente) OBJETIVOS NACIONALES.

Las enseñanzas para Bolivia del conflicto del Atlántico Sur, son muchas, podemos destacar las siguientes:

ASPECTO INTERNACIONAL:

Bolivia como la mayoría de los países latinoamericanos, no tiene peso en el concierto mundial. La causas son obvias. Vivimos en un Continente cuya pobreza crónica; nos impide alzar la voz, en consecuencia, la posición de nuestra Cancillería tiene que ser muy cauta.

No podemos actuar apasionadamente, como han actuado nuestros hermanos argentinos. Somos un país presionado por sus cuatro costados, y esto no es como para echarlo en saco roto.

La política internacional boliviana tiene que ser límpida, independiente, enemiga de acuerdos logrados a media luz y bajo presiones interesadas, porque las enseñanzas de la Historia, no pueden ser más justas y de ellas debemos tomar debida nota.

La Guerra del Salitre es un ejemplo demasiado elocuente. Actuamos sin visión, con una mentalidad estrecha en el plano internacional, atrapados en el torbellino de los acontecimientos, y no pudimos reconocer las tendencias mundiales en política económica militar.

En efecto, Perú en esa época, presionado por el Imperialismo inglés y su aliado Chile, nos obligó practicamente a firmar un acuerdo secreto. Defensivo sí, pero secreto. De esta forma, entregamos a Chile un "pretexto" valedero, con el cual pudo justificar ante el mundo, su acción de despojo de nuestro litoral.

En la Guerra del Chaco, volvimos a repetir el error, es decir, no reconocer que Paraguay estaba firmemente aliado a la República Argentina, la cual movió los hilos de la diplomacia para alcanzar finalmente sus objetivos geopolíticos. Muy efímeros por lo demás, ya que Paraguay en estos años, se ha zafado exitosamente del pesado yugo argentino. Por nuestra parte, por desgracia, perdimos una gran extensión en el Chaco.

Si bajo el peso de nuestra Historia surgen descalabros, es ya hora de buscar senderos propios, políticas coherentes basadas en la exclusiva conveniencia boliviana, pragmática y sobre todo, dinámica.

No es posible que a Bolivia se la reconozca como un país de una "volubilidad" internacional patente, es decir, que dentro de nuestra sociedad existan los pro-argentinos, pro-brasileños, pro-peruanos y hasta pro-chilenos.

La Cancillería chilena, al respecto, ha sido muy clara. Nos ha dicho muchas veces que en nuestro país no hay un "interlocutor válido", y durante el conflicto de las Malvinas, el diario semi-oficialista EL MERCURIO ha señalado un argumento diciendo que: "los vecinos se entienden". Con ello dió a entender que nuestro país habría firmado ciertos acuerdos con Perú y Argentina, presumiblemente en contra de Chile.

La posición de nuestra Cancillería tiene que ser clara, es decir, negar la especie.

Los acuerdos con los países de todo orden, tienen que ser conocidos por el pueblo, porque Bolivia no es un país niño, los únicos niños son los que en el pasado estuvieron encargados de mane

jar al país. Los resultados están a la vista.

Quizás la mayor enseñanza que surge del conflicto anglo-argentino, es comprobar cómo una cúpula militar, absorbente, sin considerar mayormente los detalles, se lanzó a una guerra hasta cierto punto "demencial". Debemos notar que existe una consciencia nacional acerca del problema de las Malvinas en Argentina, así lo demuestran los numerosos estudios políticos, militares y diplomáticos realizados en la década de los 70.

La verticalidad, propia de los gobiernos de facto, afectó indudablemente la decisión a tomar en relación a las Islas Malvinas. Estando las FF.AA. en funciones de gobierno -consideró innecesario consultar en una materia tan delicada para los destinos del país a los partidos políticos (aunque éstos estuviesen prohibidos existen y tienen opiniones al respecto). Dentro del rotundo fracaso que fue "operación Malvinas" debemos recalcar que como resultado directo de esa centralización y verticalidad se ha empeñado todo el prestigio de las FF.AA. de Argentina: ellas fueron quienes decidieron tanto en cuestiones militares como en cuestiones políticas. Creemos que ello fue el GRAN ERROR.

En cuanto a nuestro conflicto secular con Chile, las soluciones tienen que estar sujetas a nuestras propias decisiones, fuerzas y estrategias, sin confiar en nuestros vecinos por una razón elemental: Bolivia, históricamente, NUNCA HA TENIDO AMIGOS SIN CEROS y para comprobarlo, sólo basta mirar nuestro actual mapa. Y quien quiera desmentir esto estaría pecando de ingenuo y poniendo al país en peligro.

Buscar la "neutralidad boliviana", no significa de manera alguna renunciar a nuestro litoral, pero tampoco significa que seamos una especie de "comparsa" de este o aquel vecino.

Argentina estuvo a punto de enfrentarse con Chile en 1978. Eso ya es historia vieja. En el pasado también lo estuvo y a la hora de la verdad, los que perdimos fuimos nosotros. Una carambola internacional.

La Guerra del Salitre, en sus prolegómenos, mostró un esquema asombrosamente idéntico al actual. En efecto, se creía que Argentina iría a la guerra con Chile por la cuestión de la Patagonia. Chile, por entonces, se armó en contra de Argentina y para asombro de América, la guerra se desató en contra de Bolivia y Perú.

Los ganadores de la época aludida fueron Chile y Argentina. Chile con su triunfo en el norte y Argentina por medio del Tratado de 1881 obtuvo gracias a la "gentileza" chilena, la Patagonia. Un "pacto de caballeros" a costa de nuestra heredad.

Ahora Chile está muy armado y Argentina también, a pesar de que éste último país ha sufrido severas pérdidas en su arsenal militar. El potencial argentino sigue intacto con relación a sus vecinos más débiles. Los estímulos son los mismos, las consecuencias imprevisibles.

¿Sería sensato buscar la independencia absoluta de Bolivia en materia internacional?

RELACIONES INTERNACIONALES:

Desde el punto de vista de política exterior el conflicto anglo-argentino marca un hito más dentro de las relaciones entre los EE.UU. y los países latinoamericanos.

La política exterior boliviana se caracteriza por una gran ineficiencia, falta de planificación histórica.

El resultado concreto de ello es el peso que nuestro país tiene dentro del concierto mundial de naciones: un valor nulo, que dentro de las NN.UU. y dentro de los otros foros internacionales no es importante para ningún debate o votación.

Nuestra política exterior ha estado alineada con los EE.UU. por más de dos décadas -eso está claramente demostrado por los análisis realizados por Rusett de las votaciones en las NN.UU. mostrando que nuestra posición ha sido el 98% de las veces votar de la misma manera que los EE.UU.

Dentro de este contexto debemos señalar que no estamos propiciando un rompimiento con los EE.UU. Al fin y al cabo ningún país latinoamericano tiene la capacidad de prescindir de esas relaciones -la dependencia en el orden político, económico y militar así lo demuestra- incluso, creemos que nuestro país es una muestra palpable de la inestabilidad que resulta de relaciones tirantes hacia los EE.UU. (siendo un país claramente inestable, no podemos darnos el lujo de empeorar la situación).

La pasividad de nuestra Cancillería se refleja en la cantidad de países con los cuales mantenemos relaciones diplomáticas, dejando la parte formal, y analizando la cantidad de convenios podemos señalar que somos un país aislado internacionalmente (eso no es un fenómeno nuevo, sino que podemos decir que es un rasgo típico desde la fundación de la república).

Nuestra política exterior debe romper el aislamiento internacional basándonos fundamentalmente en el hecho que somos el productor más importante de estaño dentro del hémisferio occidental, y en el rol que podemos jugar dentro del ámbito sudamericano. Con ello lograremos:

a) Un reconocimiento internacional.

b) Comprensión internacional de nuestros problemas.

c) Apoyo internacional (contamos ya con el apoyo sudamericano) en nuestro justo anhelo de recuperar nuestras costas.

d) Lograr una política autónoma.

Ya señalabamos en el trabajo el hecho que la concepción norteamericana, elaborada dentro del contexto de la guerra fría, del antagonismo Occidente-Oriente ha dominado la visión exterior de nuestra Cancillería. Señalamos que el conflicto anglo-argentino ha mostrado la vigencia del conflicto Norte-Sur. Por ello, creemos importante que nuestro país, busque perfilarse dentro del contexto de los diversos foros internacionales que reflejan esa contradicción como ser el Movimiento de los no-alineados, grupo de los 77, etc.

La inoperancia de nuestra Cancillería no ha sabido aprovechar el aislamiento de Chile, bajo el gobierno de Pinochet, sino más bien que fue un país que le tendió la mano en los peores momentos. ¿Cómo explicar eso? El enemigo más acérrimo de nuestro país logra romper -parcialmente- su aislamiento gracias a su víctima. ¿Ironía de la historia?

La diplomacia que nuestro país debe practicar debe estar basada en lo pragmático -dejando los dogmas de lado- de manera tal de mantener estrechas relaciones con todos los países del mundo. Con ello evitamos concretamente el gran error argentino durante el conflicto contra Gran Bretaña: el aislamiento internacional (recordemos que Argentina no pudo abastecerse durante el conflicto). Incluso, podemos señalar que nuestra historia lo muestra claramente: tanto en la Guerra del Pacífico como en la Guerra del Chaco estuvimos aislados políticamente, influyendo ese aislamiento al resultado desastroso de ambas guerras.

Es pues, hora de planificar una política exterior coherente, basada en nuestros OBJETIVOS NACIONALES, pese a quién pese.

Una muestra clara de independencia política es la de Gran Bretaña: a pesar del apoyo norteamericano en el Atlántico Sur rechaza de plano la política de embargo propiciada por los EE. UU. en contra de la URSS; asímismo rechaza la política israelita en el Medio Oriente.

Ello demuestra la existencia de una doctrina internacional, basada en sus OBJETIVOS NACIONALES que determina la política que se llevará a cabo. Es lamentable, pero en nuestro país carecemos de una doctrina de ese tipo.

Ante la gran movilidad de la política internacional, ésta no tiene que estar presente a nivel de Cancillería sino también en los Estados Mayores, de forma tal que se actue en forma monolítica en todos los frentes. Debemos evitar la falta de coordinación que es, en un último análisis, la causa de graves errores, al mismo tiempo que merman fuerza a las acciones del Estado.

En cuanto a un análisis somero en lo economico podemos decir que: "cuando un país se lanza a la guerra, la Tesorería debe estar llena", Esto confirma que de ser un principio elemental, fué olvidado por Argentina. Nadie puede argumentar que los militares argentinos fueron previsores al respecto.

Argentina, con una economía en crisis aguda se lanzó a las Malvinas, sin analizar previamente si su economía le permitiría una empresa de esa envergadura -recordemos que aún en el caso de vencer sobre Gran Bretaña- no reportaba nada económicamente.

La crisis económica argentina se refleja incluso en la disminución del valor de exportaciones per cápita siendo que el año 1980 exportó por un valor de $us. 278.- (Chile $us. 427.- y Bolivia $us. 183.-), durante 1981 la exportación per cápita disminuyó a $us. 267.- (Chile $us. 318.- y Bolivia $us. 250.-). El año 1982 será desastroso para la economía Argentina.

Dentro de esto conviene recalcar que siendo la deuda externa de Argentina de 17 billones de dólares antes del conflicto; hoy ha sido más que duplicada, llegando a 36 billones de dólares.

El aspecto económico demuestra, fehacientemente, la irracionalidad de la decisión del gobierno argentino: económicamente no había que ganar; políticamente sí, pero de ninguna manera basándose en deseos sino en la realidad objetiva.

Para concluir debemos anotar que cualquier acción que se quiera emprender -para ser racional- debe estar basada en los siguientes puntos:

a) Seguridad interna, es decir basada en el consenso nacional.

b) Una economía estable.

c) Una capacidad militar real.

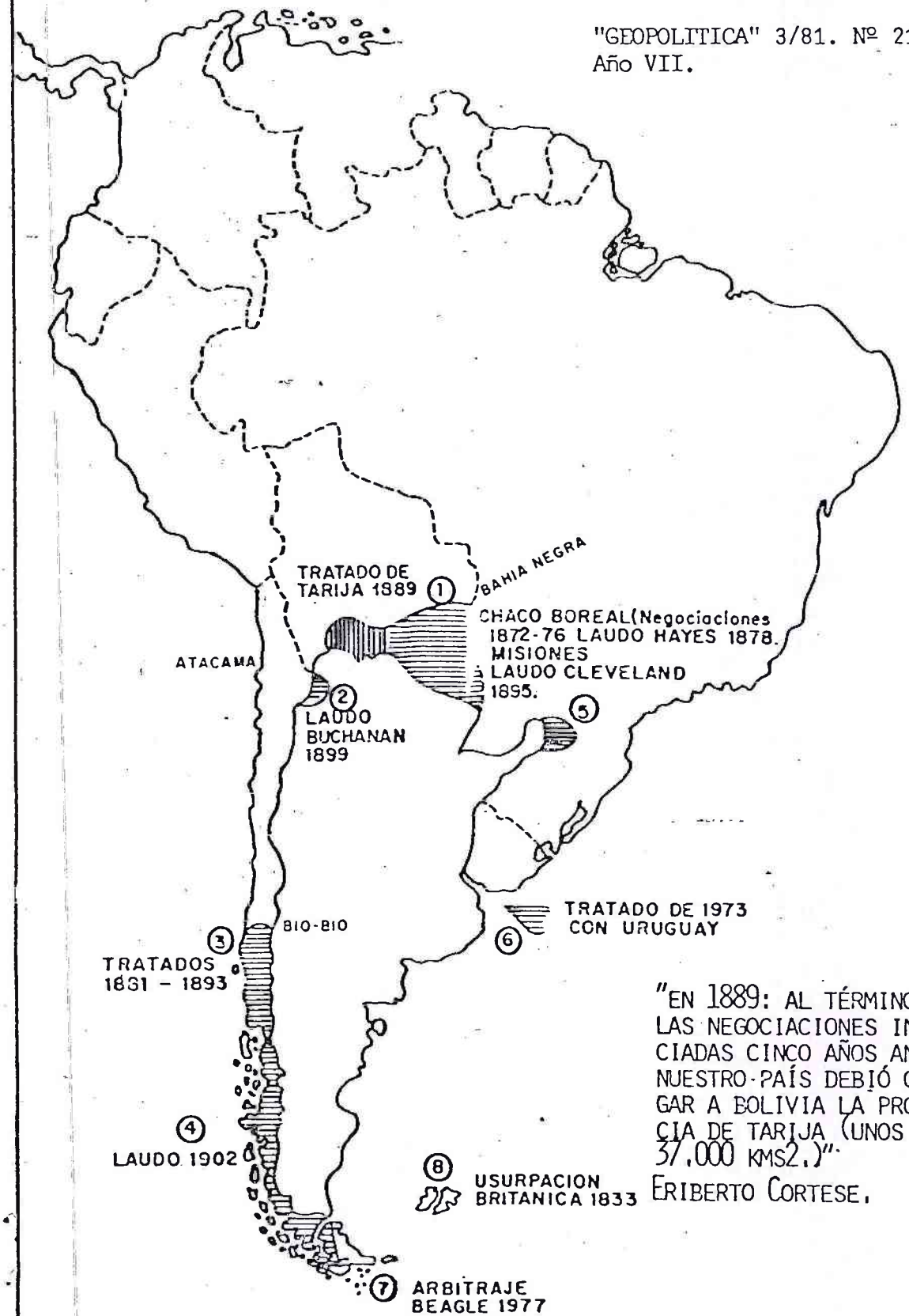
d) Una diplomacia realista, con medios y fines claros.

e) Debe existir una causa justificada (no "justificativos").

* * * * * * * * * *

PERDIDAS TERRITORIALES ARGENTINAS

"GEOPOLITICA" 3/81. Nº 21.
Año VII.



"EN 1889: AL TÉRMINO DE LAS NEGOCIACIONES INICIADAS CINCO AÑOS ANTES NUESTRO PAÍS DEBIÓ OTORGAR A BOLIVIA LA PROVINCIA DE TARIJA (UNOS 37.000 KMS2.)".

ERIBERTO CORTESE.

APENDICE 2

DE LA REVISTA "GEOPOLITICA" MARZO DE 1981/Nº 21/AÑO VII.
(NUESTRO SUBRAYADO, M.F.B. Y C.E.S.)

Carta de Domingo F. Sarmiento a Bartolomé Mitre

(tipología del chileno)

"Buenos Aires, enero 10 de 1874

"Mi estimado General y amigo:

"Próximo a terminar mi mandato y desde la más alta investidura que nuestra patria pueda darle a un ciudadano, me pides que te indique en carta anterior, cuáles podrían ser tus objetivos inmediatos si resultaras vencedor en la contienda electoral para reemplazarme en el cargo"... "Bien sabes que fui fundador de las escuelas Militar y Naval de nuestro país. Acéptame, entonces, que te hable en este tono muy semejante al que usa un maestro cuando se dirige a su alumno predilecto. Los argentinos tenemos problemas interiores que son solamente nuestros; exclusivamente típicos porque somos una nación, señera y distinta a las demás. Por lo tanto lo que debe importarle a un gobernante argentino es la forma cómo conducirá las relaciones exteriores. Para ello, Bartolomé, debemos tomar en cuenta una sola cosa y mirar hacia un solo objetivo: ¡nuestro destino histórico! Al otro lado de los Andes hay un pueblo lleno de soberbias, al que no se le puede convencer mediante razonamientos. Ellos no aceptan que Argentina tiene que ser el rector de Sudamérica. Nosotros debemos convencerlos por otros medios. A ese país no se le puede tratar con argumentos o palabras; hay que tratarlos con hechos consumados e irreversibles. Para Chile —lo habrás comprendido— existe un solo predicamento valedero ¡la fuerza! Te advierto que frente a ese pueblo hay que actuar con astucia, cautela y lentitud. Recuerda que conozco muy bien el pensar y el sentir de los chilenos Si resultaras electo presidente de la República, tendrás que soslayar muchos problemas anteriores. Cada vez que se te presenten esos problemas yo te aconsejo que sacudas el alma del pueblo argentino y lo hagas mirar hacia su extremo Sur; allí exactamente está la llave maestra y nuestra que nos abrirá las puertas para presentarnos ante el concierto internacional como una nación destinada a regir y a no ser regida. Al sacudir a tus compatriotas, que también son los míos, lograrás solucionar cualquier dificultad interna. No olvides, Bartolomé, que Chile tiene problemas con otros pueblos vecinos. Nosotros pusimos lo nuestro para que dichos problemas se agravaran porque, te repito, ante el chileno hay que ser astuto. Cuando la patria argentina está en juego, y cuando nuestra misión histórica se encuentra en peligro, no tenemos derecho a ser sentimentales, debemos actuar sin contemplaciones. Mientras un gobierno argentino piense así, todos sus problemas internos desaparecerán. No lo olvides nunca. Si llegas a la presidencia de la República ocúpate del militar que hay en ti. Deja que otros se ocupen de los legalismos. Te repito: acciona y después espera. Frente a los hechos consumados cualquiera tiene que inclinarse. Creo que has entendido lo que quise decirte".

Foliación correcta: 29 fojas.

30 p.

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AEREA

CONFLICTO DE LAS MALVINAS

XXXIII Curso de Comando y Estado Mayor

SETIEMBRE 1982

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AEREA

XXXIII CURSO DE COMANDO Y ESTADO MAYOR 1982

1.-	Cmdte. FAP	ALFREDO ARRISUEÑO GOYENECHEA
2.-	Crl. FAB	AROLDO CORTEZ JIMENEZ
3.-	Cap.Frag.AP	EDGARDO LORET DE MOLA PACUSICH
4.-	Cmdte. FAP	WILSON URTEAGA CABRERA
5.-	Cmdte. FAP	CARLOS VIGIL MESETH
6.-	Cmdte. FAP	ALEJANDRO MARTINEZ LA ROSA
7.-	Mayor EP	VICTOR GUERRA BRAVO
8.-	Mayor EP	LEOPOLDO HURTADO RUIZ
9.-	Mayor FAA	LUIS VECCHI MILIA
10.-	Mayor FAP	DARIO GUILLEN PACHECO
11.-	Mayor USAF	JAMES NATH CHARLES
12.-	Mayor FAP	ENRIQUE GARRIDO VIDAL
13.-	Mayor FAP	ANTONIO SEABRA PINEDO
14.-	Mayor FAP	FERNANDO NIERI SIEVERT
15.-	Mayor FAP	PEDRO PALOMINO HORNA
16.-	Mayor FAP	ARMANDO ANTEZANA OTOYA
17.-	Mayor FAP	MOISES RONDON RONDON

INDICE

		Pág.
I.	INTRODUCCION	1
II.	APRECIACION GEOPOLITICA	
	A. FACTOR FISIOGRAFICO	3
	B. FACTOR POBLACION	9
	C. FACTOR ECONOMICA	12
	D. FACTOR POLITICO	14
	E. VALOR GEOPOLITICO Y ESTRATEGICO DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH	15
III.	ANTECEDENTES DEL CONFLICTO	
	A. ANTECEDENTES HISTORICOS	20
	B. HECHOS QUE DESENCADENARON LA RECUPERACION DE LAS ISLAS POR PARTE DEL GOBIERNO ARGENTINO	29
	C. ACTITUDES ANTE EL CONFLICTO	31
	D. HECHOS POLITICOS Y MILITARES MAS IMPORTANTES DEL CONFLICTO A PARTIR DEL 18 DE MARZO	69
IV.	ORGANIZACION Y DESPLIEGUE DE LAS FUERZAS	
	A. FUERZA ARMADA ARGENTINA	96
	B. FLOTA INGLESA	102
V.	CONCEPCION ESTRATEGICA Y TACTICA	
	A. GENERALIDADES	105
	B. CONCEPCION ESTRATEGICA	106
	C. CONSIDERACIONES FINALES	111
	D. CONCEPCION TACTICA	113
VI.	DESARROLLO DE LAS OPERACIONES	
	A. DESCRIPCION DEL TEATRO DE OPERACIONES"MALVINAS"	117
	B. OPERACIONES DE LA FUERZA AEREA	120
	C. OPERACIONES NAVALES	181
	D. OPERACIONES DEL EJERCITO	213
	E. MATERIAL BELICO EMPLEADO Y RESUMEN DE PERDIDAS	226

VII. CONCLUSIONES GENERALES

A. ASPECTOS GENERALES 235

B. ASPECTOS INFLUYENTES A NIVEL FFAA 238

C. ASPECTOS AEREOS 241

D. ASPECTOS NAVALES 244

E. ASPECTOS MILITARES 246

ANEXO N° 1

REUNIONES BILATERALES ARGENTINO-BRITANICAS
PRODUCIDAS ENTRE EL 11-01-1966 y 27-02-82
COMO CONSECUENCIA DE LA RESOLUCION 2065 (XX)
DE LAS NACIONES UNIDAS

I. INTRODUCCION

Todos los grandes acontecimientos bélicos mundiales exigen de un atento y minucioso estudio, a fin de poder determinar los móviles, sus consecuencias y especialmente en forma concreta lo relacionado al desarrollo militar, en lo concerniente a las concepciones estratégicas y tácticas, derivadas de las acciones que se llevaron a cabo. Por lo tanto, el último conflicto de las "Islas Malvinas", por su enorme repercusión mundial y en especial por su repercusión latinoamericana, no podría pasar desapercibida para el grupo de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, que durante el año 1982 se encuentran estudiando en el más alto Centro Superior de Estudios de dicha institución.

Los Oficiales integrantes de la XXXIII Promoción del Curso de Comando y Estado Mayor de la FAP, motivados por el permanente interés de mejoramiento profesional y concientes de la importancia del acontecimiento antes señalado, han procedido a efectuar un estudio que abarca un proceso de investigación y análisis que permite una imparcial pero clara apreciación de los acontecimientos históricos, sociales, económicos y militares que han tenido vital significado en lo que se conoce ya como el "Conflicto de Las Malvinas".

En tal sentido, para la estructuración del mismo se ha acudido a diferentes tipos de fuentes de información destacando principalmente, entre otras, las de carácter periodístico así como la correspondiente a informaciones de TV, más semanarios y revistas, tanto nacionales como internacionales que han podido obtenerse en nuestra capital.

Consideramos asimismo, que el esfuerzo desplegado en la realización de dicho estudio servirá para apreciar los aciertos y desaciertos de los hombres de ambos bandos que planearon, dirigieron y condujeron esta Guerra. Apreciación que estamos seguros que no está muy lejos de la realidad de la misma. Las enseñanzas derivadas de ella, nos servirán de experiencia al igual que

muchas otras, para todos los hombres que todavía no hemos tenido la oportunidad de participar en una contienda bélica.

Consideramos que el presente estudio, por las limitaciones antes señaladas en su desarrollo, es un paso inicial para posteriores trabajos y estimamos asimismo, que la XXXIV Promoción del CCEM de la ESFAP en el año 1983 contará con otros elementos de juicio que le permitirán enriquecer el trabajo de nuestra Promoción.

Así lo esperamos y así lo deseamos.

II. APRECIACION GEOPOLITICA

A. FACTOR FISIOGRAFICO

1.- UBICACION

Las Islas Malvinas situadas, en el Atlántico Sur, entre los paralelos 51° y 52° de latitud Sur y 58° y 61° de longitud Oeste, se hallan a unos 772 Km. al Noreste del Cabo de Hornos. Constan de unas 200 islas, de las que las mayores son Soledad y Gran Malvina. (Fig.1).

Las dependencias de las Islas Malvinas son Las Georgia del Sur, las Islas Sandwich, Rocas Cormoranes y Rocas Negras. Las Georgia del Sur se hallan a 1,290 Km al Este-Sureste de las Malvinas, y las islas de Sandwich están a unos 760 Km al Sureste de Las Georgias del Sur.

2.- EXTENSION

Las Islas Malvinas tienen una superficie total de 12,173 Km2.

Las Islas de Georgia del Sur tiene una superficie total de 3,755 Km2. y la principal mide unos 160 Km de longitud con una anchura máxima de 32 Km.

3.- FORMA Y CONTORNO

Puede señalarse como principal característica la forma notablemente endentada de las costas, debido a la multitud de senos y bahías que constituyen en general excelentes puertos.

4.- RELIEVE

En las Islas Malvinas no existen cursos de agua ni lagos y la superficie es generalmente accidentada excepto en Lafonia, la mitad meridional de Isla Soledad. Los puntos más altos son el Monte Usborne (705m) en Soledad y Monte Adam (700 m) en Gran Malvina. Gran -

Mar del Plata
Punta Mogotes
Miramar
Quequén
Necochea
Bernasconi
Gral. San Martín
Coronel Pringles
Tres Arroyos
Bahía Blanca
Punta Alta
Coronel Dorrego
Punta Asunción
San Cayetano
Punta Desnudez
Isla Trinidad
Península Verde
Pedro Luro
Villalonga
Bahía Unión
Bahía Anegada
Río Colorado
Choele Choel
Colorado
Gob Duval
Chelforó
Negro
Villa Regina
Allen
El Chocón
Cutral Co
Plaza Huincul
Zapala
Neuquén
25 de Mayo
Salinas de Trapalcó
Cnel. Francisco Sosa
Gral. Conesa
Sierra Colorada
San Antonio Oeste
Viedma
Carmen de Patagones
Punta Rasa
General Lorenzo Vintter
Golfo San Matías
Meseta de Somuncurá
Maquinchao
Ingeniero Jacobacci
Comallo
San Carlos de Bariloche
El Maitén
Puerto Lobos
Lobería
Golfo San José
Puerto Pirámides
PENÍNSULA VALDÉS
Punta Delgada
Puerto Madryn
Golfo Nuevo
Punta Ninfas
Trelew
Gaiman
Rawson
Gastre
Telsen
Gan Gan
Tres Picos
Cerro Cónico
Tecka
Co. Putrachoque
Las Plumas
Paso de Indios
Chubut
José de San Martín
Gran Laguna Salada
Bahía Vera
Bahía Camarones
Camarones
Cabo Dos Bahías
Alto Río Senguerr
Bahía Bustamante
Cabo Aristizábal
Lago Musters
Lago Colhué Huapi
Río Mayo
Sarmiento
Golfo San Jorge
Comodoro Rivadavia
Balmaceda
Colonia Las Heras
Perito Moreno
Deseado
Pico Truncado
Cabo Tres Puntas
Cabo Blanco
Jaramillo
Puerto Deseado
Bahía de los Nodales
Lago Grande
Bahía Laura
Tamel Aike
Gran Altiplanicie Central
Gobernador Gregores
San Julián
Bahía San Julián
Punta Desengaño
Cabo San Francisco de Paula
L. San Martín
Laguna Grande
L. Viedma
L. Argentino
Cmte. Luis Piedrabuena
Santa Cruz
Punta Entrada
Calafate
Lago Argentino
Puerto Coig
Bahía Grande
Cabo Buen Tiempo
Punta Loyola
Río Turbio Mines
Río Gallegos
Cabo Vírgenes
Punta Dungeness
Punta Catalina
Punta de Arenas
ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO
Río Grande
Seno de Otway
Punta Arenas
Isla Desolación
Cabo Pilar
Isla Santa Inés
Isla Carlos
Bahía Stokes
Península Brecknock
Canal Ballenero
Isla Stewart
Isla Londonderry
Bahía Cook
I. Waterman
Falso Cabo de Hornos
Isla Navarino
Puerto Williams
Estrecho de Le Maire
Cabo San Juan
Isla de los Estados (Staten Island)
Claimed by Argentina and Chile
Islas Wollaston
Cabo de Hornos (Cape Horn)
Islas Diego Ramírez
Chile
Jason Is
Mt. Adam
Pebble Island
Cape Dolphin
Port Salvador
King George Bay
Queen Charlotte Bay
MacBride Head
Stanley
West Falkland
East Falkland
Weddell I.
Port Stephens
Cape Meredith
Falkland Sound
Darwin
Choiseul Sound
Speedwell I.
Bay of Harbours
Beauchene Island
FALKLAND ISLANDS (ISLAS MALVINAS)
Administered by United Kingdom
(Claimed by Argentina
75°
70°
65°
60°
55°

Figura 1.

parte de la tierra alta tiene relativamente poca vegetación, consta de turba erosionada, masas de canto rodado, glaciares rocosos y "ríos" de pedruscos angulares de cuarcita.

En cuanto a las montañas, cadenas de colinas rocosas de más de 300 m. de altura atraviesan el terreno desprovisto de árboles. En la parte Norte de la Isla Soledad las colinas adquieren una elevación considerable, pero toda la parte Sur es tan baja que puede ser vista a 5 millas de distancia. La principal cadena de montañas corre en dirección E-O y culmina en el Cerro Alberdi (690 mts.) en el extremo Oeste.

Otra de las características de esta zona, es la gran cantidad de islotes y peñascos diseminados irregularmente; asimismo se debe mencionar que la Costa Oeste de la isla Soledad presenta grandes acantilados de hasta de 50 mts.

En cuanto a lo relacionado a características naturales de las costas para la realización de desembarcos, excepto la zona S.O. de la Isla Soledad, el resto de bahias y ensenadas permiten la realización de los mismos, siendo la Costa Norte la más protegida de vientos y corrientes.

En las Islas de Georgia del Sur, el terreno es montañoso ascendiendo hasta 2,793 m. y los valles están llenos de glaciares, muchos de los cuales descienden hasta el mar; las montañas están cubiertas en su mayor parte de hielo y nieve durante todo el año.

Las Islas Sandwich consisten en una cadena de islas deshabitadas, con actividad volcánica, de unos 240 km. de longitud. A finales de invierno las islas normalmente están rodeadas de hielo flotante.

5.- CLIMA

En las Islas Malvinas el clima se caracteriza por una amplitud muy estrecha de la temperatura, vientos fuertes, pluviosidad bastante baja distribuida uniformemente durante todo el año y nubosidad frecuente. Se han registrado nevadas todos los meses del año con excepción de febrero, pero la nieve rara vez permanece mucho tiempo en el suelo. Las estadísticas del clima de Puerto Argentino(Stanley) son:

Temperatura anual media	5.6°C
Velocidad anual media del Viento	17 nudos
Pluviosidad anual media	635 mm
Temperatura máxima anual aprox.	21.1°C
Temperatura mínima anual aprox.	-5.6°C
Insolación anual media	1,640 horas
Humedad relativa	84%-89%
Nubosidad promedio	6/8

En general las noches son más ventosas que los días.

Las Islas Georgia del Sur tienen un clima casi antártico y muy riguroso.

El clima en las Islas Sandwich es completamente antártico y las tormentas dominantes del oeste dificultan siempre el desembarco.

6.- RECURSOS NATURALES

En las Islas Malvinas los árboles escasean debido al clima y la vegetación natural es pastizal con algunas especies de bresos y arbustos enanos. La variedad de aves y mamíferos marinos (gansos, pinguino, aves marinas y focas) es extensa y se mantiene relativamente en su estado natural; no existen mamíferos terrestres originarios de las islas; contándose con aproximada - mente 650,000 ovejas.

En las Islas Georgias los únicos mamíferos originarios son las focas, pero existe también un numeroso rebaño de renos silvestres que fueron introducidos en 1911. Se han investigado también los recursos pesqueros del territorio, puesto que existen bancos de cangrejos y de "KRILL" (especies de camarón pequeño rico en proteínas). Su potencial energético en lo que a hidrocarburos se refiere, aún no ha sido establecido, estimándose, sin embargo que existen grandes reservas de petróleo y gas natural.

7.- TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Hasta antes del conflicto existía un servicio aéreo semanal (Aerolíneas Argentinas) entre Puerto Argentino y la Argentina Meridional.

El aeródromo pavimentado de Puerto Argentino, fue inaugurado en 1979 estando capacitado el mismo para recibir aviones de radio de acción medio.

El limitado servicio aéreo interior propiedad del gobierno (dos hidroaviones de flotadores BEAVER y un avión ISLANDER) constituía el principal enlace interior de pasajeros entre Puerto Argentino y el resto del territorio, dándose preferencia a casos de urgencia médica. Se mantenía otros medios de transporte al interior por vía marítima con un buque, propiedad de una compañía naviera, que transportaba cargamento pesado y correo marítimo a los distritos lejanos, que además, recogía la cosecha de lana. Un buque fletado por la Falkland Islands Company realizaba el viaje de ida y vuelta al Reino Unido, cuatro o cinco veces al año, transportando las exportaciones de lana y pieles de las islas, y haciendo escala en el puerto argentino de Mar del Plata para recoger cargamento.

En Puerto Argentino y sus alrededores había unos 14km. de carreteras, de las que casi 9.6 km. estaban asfaltadas y el resto consistía de caminos de cantos rodados.

Casi todos los poblados y caseríos de las islas del este y el oeste están unidos por caminos afirmados, cuyos usuarios utilizan por regla general Land-Rovers, motocicletas o caballos, según las condiciones meteorológicas. En el territorio habían unos 1,000 vehículos de motor.

No existían ferrocarriles ni canales navegables.

Las comunicaciones internas y la radiodifusión estaban a cargo del Dpto. de Correos y Telecomunicaciones, mientras que las comunicaciones con el exterior eran de responsabilidad de la Cable and Wireless Company. Puerto Argentino contaba con una red telefónica a la que estaban conectadas casi todas las explotaciones agrícolas de Isla Soledad y existía un servicio análogo en Isla Gran Malvina cuyo centro estaba en Bahía Zorro. El tráfico de comunicación entre las islas principales y el contacto con caseríos en las islas más pequeñas se efectuaba por radioteléfono.

Podían realizarse conferencias telefónicas entre el territorio y el Reino Unido, Argentina y la mayoría de los demás países.

El gobierno de las Islas Malvinas dirigía una emisora en Puerto Argentino y existían más de 550 titulares con licencias de radio aficionados. En Puerto Argentino había también un servicio de radiodifusión por cable explotado por el gobierno.

Aparte del Boletín Oficial, los periódicos que se e-

ditaban en el territorio eran The Falkland Island - Times (publicación mensual), el Penguin News (mensual) y el Falkland Islands Journal (anual).

El Departamento Meteorológico del gobierno con sede - en Puerto Argentino facilitaba los servicios meteorológicos de las Islas; publicaba pronósticos para la - navegación marítima y la aviación y llevaba a cabo - ciertas actividades de investigación sobre la meteorología de la región.

B. FACTOR POBLACION

1.- COMPOSICION DE LA POBLACION

El censo de 1980 arrojó una población de 1,813 habitantes de los cuales 1,360 habían nacido en las islas y 302 en el Reino Unido.

Los orígenes de la mayoría de los habitantes en el territorio se remontan al siglo XIX. A pesar de haber alcanzado un máximo de 2,392 en 1931, el número de habitantes no ha cesado de disminuir desde esa fecha. En 1980 la natalidad por 1,000 fue de 17.25 y la mortalidad alcanzó 4.85 por 1,000. La capital, Puerto Argentino(Stanley), que tenía 1,050 habitantes en 1980, es la única ciudad en las Islas y el mayor núcleo rural es Goose Green (95 habitantes) en Isla Soledad.

El idioma de los isleños es el inglés.

La población de Georgia del Sur está formada por el personal de la Estación del Estudio Británico de la Antártida en King Edward Point; en 1980 ascendía a unas 20 personas. Las comunicaciones marítimas con la Isla estaban a cargo de los Barcos Oceanográficos "Brandsfield" y "John Biscoe". Todos los productos alimenticios son de importación y no existen exportaciones.

De los 1,813 habitantes de las Malvinas, aproximadamente el 50% de la mano de obra está empleada en la industria del ganado lanar. Las principales fuentes de empleo en Puerto Argentino(Stanley) son los servicios gubernamentales y públicos y el comercio general y marítimo, no existiendo información que nos pueda precisar la cantidad de la población económicamente activa, asumiéndose que no existía mano de obra desocupada ni desempleo.

2.- CULTURA

La enseñanza era gratuita y obligatoria para los niños de 5 a 15 años de edad. Existía una Escuela Superior en Puerto Argentino (Stanley) que ofrecía enseñanza secundaria en un número limitado de asignaturas hasta el nivel ordinario del Certificado General de Educación. A raíz de la decisión adoptada de centralizar la enseñanza en la capital, se construyó una residencia en la que se alojaban los alumnos procedentes de otras partes de las islas. Puerto Argentino (Stanley) contaba con una biblioteca pública y otra biblioteca circulante dirigida por el Dpto. de Evaluación. El programa de biblioteca rural facilitaba un servicio postal cuyo objetivo era que los residentes fueran de la capital dispongan de los medios de una biblioteca.

3.- SANIDAD

El Dpto. Médico del gobierno estaba encargado de la salud pública y el saneamiento en el territorio y empleaba los servicios de un funcionario médico superior, dos funcionarios médicos. un odontólogo oficial y diez asistentes sanitarios.

Se disponía de un servicio médico volante para atender a los caseríos alejados. El gobierno de las Islas costeaba un hospital general en Puerto Argentino (Stanley) que prestaba cuidados médicos, quirúrgicos, obstétricos y geriátricos.

Las enfermedades más comunes en las islas son el resfriado,la nasofaringitis, la bronquitis, la gastroenteritis y el reumatismo crónico.

4.- SEGURIDAD SOCIAL

Existió un régimen de subsidios familiares y dos -

planes de pensiones de vejez, uno de ellos financiado por cotizaciones y el otro no, que abarcaba a toda persona que cumplía 65 años de edad.

C. FACTOR ECONOMICO

1.- ESTRUCTURA ECONOMICA

La economía de las islas se basaba casi por completo en la industria del ganado lanar (unas 650,000 ovejas), así como de la pesca.

En 1975, el gobierno británico encargó a Lord Shackleton que realizara un estudio económico a fin de determinar las posibilidades de desarrollo y diversificación de la economía de las Islas y los métodos más apropiados para lograr esos objetivos. El grupo de estudio estaba formado, entre otros, por expertos en pesquería y petróleo.

El informe Shackleton, publicado en 1976, recomendó una serie de importantes proyectos de inversión, entre ellos la creación de un sector turístico, la ampliación del aeropuerto y el fomento de la industria pesquera y de la explotación de los yacimientos submarinos de petróleo y gas, así como del KRILL.

2.- COMERCIO

Las exportaciones consistían casi por completo, de lanas, cueros, pieles y pescado. Las principales importaciones eran comestibles, manufacturas, madera y maquinaria. La mayor parte del comercio exterior de las Islas se realizaba con el Reino Unido; a continuación se ofrecen las estadísticas más recientes:

AÑO	Importaciones del Reino Unido (en miles de £)	Export. al R. Unido (en miles de £
1977	2.387	1.524
1978	2.765	1.499
1979	3.319	2.359
1980	2.846	2.083

3.- FINANZAS

Los ingresos totales previstos en 1981-82 se aproximaron a £ 2.5 millones, de los que las fuentes principales fueron la recaudación por tributos del Estado (£ 597,110) correos y telecomunicaciones (£572,942), servicios municipales (£ 248,000) inversiones - (£ 222,010), derechos portuarios (£ 182,800), derechos de aduana (£ 180,800) y aviación (£ 98,244) ; el resto de los ingresos ascendió a £ 377,205.

Los gastos normales previstos fueron ligeramente superiores a £ 2.4 millones, siendo las principales - partidas obras públicas (£598,007) - gastos ordinarios y de otro tipo , aviación (£ 283,763), correos y telecomunicaciones (£ 280,316), sanidad (£ 269,772) y enseñanza (£ 256,274).

4.- MONEDA Y BANCA

La moneda consistía en moneda fraccionaria local y billetes, también locales, de £10, £5, £1 y 50 p que eran intercambiables con las libras esterlinas. La Falkland Islands Company, la Stanley Cooperative Society y el Government Savings Bank prestaban ciertos servicios bancarios.

5.- REGIMEN FISCAL

Las personas naturales pagaban un impuesto escalonado sobre la renta que variaba de 22,5 P de las primeras £ 500 de ingresos imponibles a 50 P si sus ingresos rebasan £ 4,500. Las compañías pagaban una - tarifa uniforme de 52 P por cada £. Los licores, la cerveza y el tabaco estaban sujetos a derechos de - importación.

Existían convenios con Dinamarca, los Estados Unidos. Noruega, el Reino Unido y Suiza tendientes a evitar la doble tributación.

D. FACTOR POLITICO

1.- ESTRUCTURA POLITICA

La constitución de las Islas Malvinas entró en vigor el día 21 de noviembre de 1977. El gobierno era administrado por un Gobernador ayudado por un Consejo Ejecutivo compuesto de dos miembros, nombrados por este último, y un Consejo Legislativo formado por dos miembros elegidos, Isla Soledad y Gran Malvina, uno por cada una, y el miembro restante representa todos los distritos rurales. En 1977 se redujo la edad electoral de los 21 a los 18 años. Las últimas elecciones generales tuvieron lugar en 1981.

2.- ESTRUCTURA JUDICIAL

El régimen judicial era administrado por un Tribunal Supremo, con un Juez Mayor no residente, un Juzgado de Magistrados presidido por el Magistrado Superior, y un Juzgado de Jurisdicción Sumaria, presidido por un tribunal de magistrados formado por dos Jueces de Paz o más. El Tribunal de Apelación de las Islas se reunía en Londres.

E. VALOR GEOPOLITICO Y ESTRATEGICO DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH

Desde el punto de vista geográfico, el archipiélago de las Islas Malvinas constituye un desprendimiento patagónico ubicado dentro de la plataforma continental argentina.

A ella se debe añadir su proximidad a los pasajes entre los oceános Atlántico y Pacífico, o sea el Estrecho de Magallanes y el Pasaje Drake (o de Hoces), así como su relativamente corta distancia a la península antártica. (Fig.2).

Desde el punto de vista económico, su importancia pasada se basaba en la caza de focas y ballenas; que ahora después del informe Shackleton adquieren mayor significado por la presencia de cuencas sedimentarias, aptas para la obtención de hidrocarburos en proximidades de las islas, así como su ubicación en la plataforma continental argentina, que las convierte en magnífico apostadero para flotas pesqueras o para la captura del krill, la reserva de proteínas más importante en la actualidad.

Con referencia a las posibilidades en los campos científico y técnico, las islas poseen una magnífica ubicación a los fines del rastreo de satélites, así como para el establecimiento de estaciones de investigaciones espaciales, ionosféricas, metereológicas y oceanográficas.

En lo que al factor político se refiere, las Malvinas han posibilitado y aún posibilitan la ingerencia de Gran Bretaña en el Atlántico Sur, la cual se materializa también en las islas Georgias del Sur, Sandwich, Gough, Santa Elena y Tristán Da Cunha.

A su vez, esta presencia y ocupación sirvió al Reino Unido para declarar sus derechos sobre las llamadas Falkland Islands Dependencies (Dependencias de las Islas -

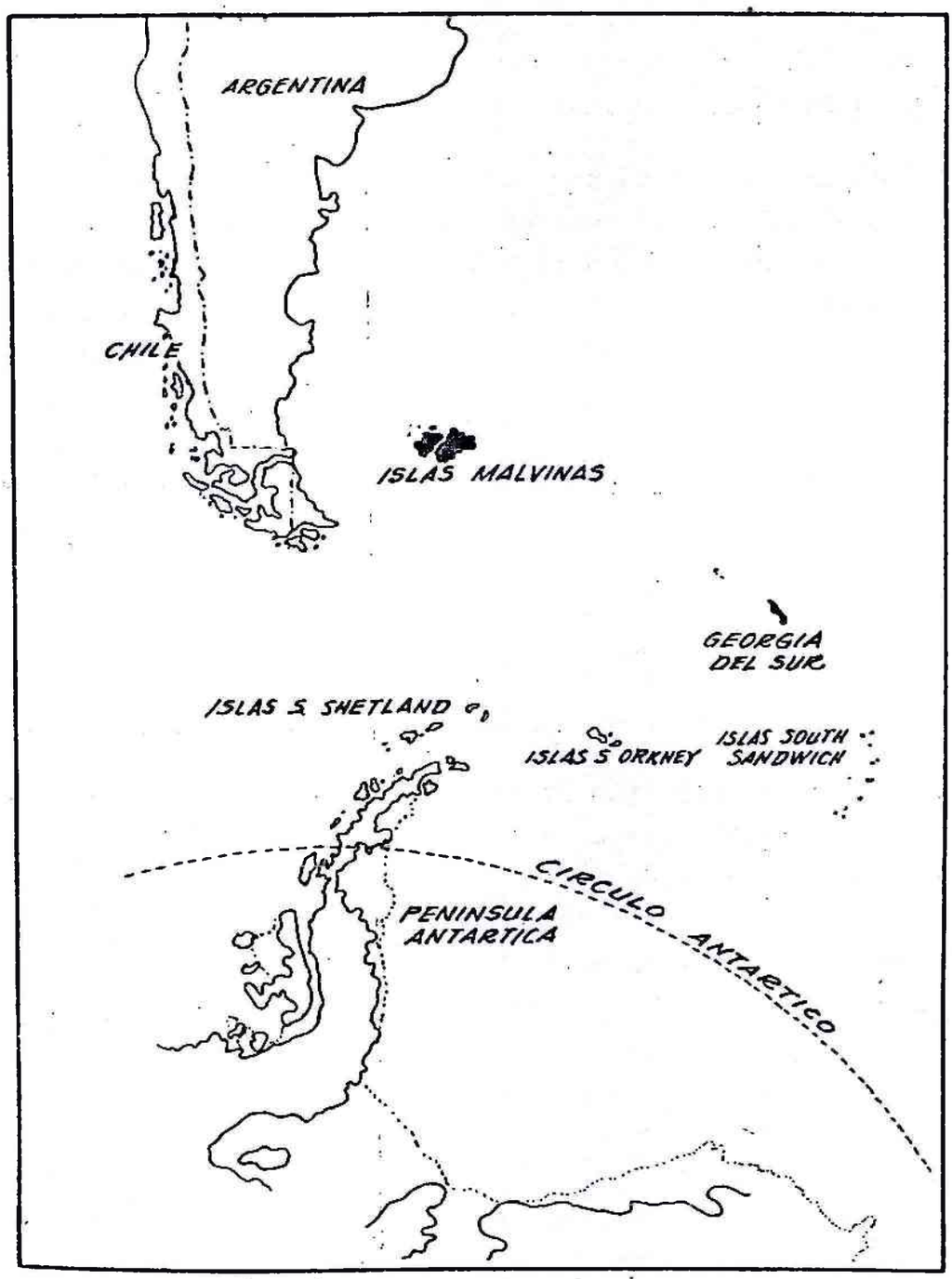

ARGENTINA
CHILE
ISLAS MALVINAS
GEORGIA DEL SUR
ISLAS S. SHETLAND
ISLAS S ORKNEY
ISLAS SOUTH SANDWICH
CIRCULO ANTARTICO
PENINSULA ANTARTICA

Figura 2.

Malvinas) que en su comienzo (1908) incluyeron las Islas Georgias del Sur y Sandwich, así como el sector de la Antártida reclamado por Gran Bretaña, que se superpone con el reclamado por Argentina.

Al respecto, las Malvinas constituyen un punto de recalada obligado de las expediciones antárticas británicas que tienen a su vez un punto de apoyo en Grytviken (Georgias del Sur), donde está establecido el Servicio Antártico Británico (British Antartic Survey).

Por otro lado está prácticamente comprobado que existen 32 mil millones de metros cúbicos de petróleo en cuencas ubicadas a menos de 200 metros de profundidad y otro tanto en las ubicadas a más de 200 metros de profundidad. Son 64,000 millones de metros cúbicos de hidrocarburos, en un mundo que consume anualmente 3,500 millones de igual medida. Hay que agregar las inmensas fuentes de gas natural correspondientes a esos yacimientos petrolíferos.

Además el Atlántico Sudoccidental tiene extraordinarias y variadas riquezas ictiológicas. Actualmente se calcula que el Atlántico Sudoccidental puede producir tres millones de toneladas anuales de productos de la pesca.

Hubo en el Atlántico Sudoccidental, hasta hace poco, grandes cantidades de ballenas. La intensa depredación ha hecho desaparecer, casi, esa especie. Como uno de sus alimentos es el krill, (que en noruego significa pequeño pez), crustáceo de 1 a 2 centímetros, de gran valor alimenticio. La cantidad de estos animalitos ha crecido hasta cifras asombrosas, calculándose que hay 6000 millones de toneladas de krill, y ya se le viene usando como alimento en una decena de países. También hay algas marinas, que pueden producir 500,000 toneladas anuales de elementos aptos para ser industrializados y en los fondos marinos hay módulos de manganeso y

cobre de altísima calidad, zinc, plomo y otros minera - les.

Entrando en el terreno estratégico y haciendo un poco - de historia, recordemos que en 1748 el comodoro Anson a tribuyó a las islas "prodigiosa importancia estratégi - ca" y sugirió su ocupación, así como de la Patagonia.

Luego de la ocupación y posterior abandono de Puerto Eg mont, Gran Bretaña no se ocupó más de las islas, pero - el descubrimiento de la Antártida hacia 1819, y la colo nización de Tasmania le creó la necesidad de un punto - de apoyo, que obtuvo en 1833 mediante la ocupación por fuerza de las Islas Malvinas.

En la Primera Guerra Mundial, las aguas próximas a las islas fueron campo de batalla entre las fuerzas navales del almirante inglés Sturdee y el alemán Von Spee, y en la Segunda Guerra Mundial fueron naves inglesas con a - siento en las Malvinas las que persiguieron y hundieron al acorazado de bolsillo Graf Spee.

La apertura del Canal de Panamá quitó importancia a la ruta por el Cabo de Hornos o el Estrecho de Magallanes, pero hay la posibilidad de su inutilización y el tamaño de buques, tanto mercantes como de guerra, puede volver a revitalizar estas rutas sureñas, y entonces la exce - lente posición de las Malvinas volvería a realzar el va lor estratégico de las islas.

En lo que se refiere a la Argentina, la ubicación de - Las Malvinas al borde oriental de la plataforma continen tal y del Mar Argentino le confiere una importancia po- lítico-estratégica singular, tanto como posible base na val y aérea de alerta temprana e interceptación como pa ra el control de pesqueros y/o incursiones no autoriza- das con fines de exploración y explotación de recursos- naturales.

Es necesario considerar lo que significaría para Argentina el archipiélago en poder de un enemigo, pues en este caso su ubicación implicaría una posible amenaza mediante ataques aéreos o de proyectiles balísticos a puntos muy importantes como Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, Aluar y Sierra Grande.

Por otro lado en la fig. N° 3, se observan las rutas del petróleo en el mar. Los superpetroleros que por su calado no pueden utilizar el Canal de Suez, vía, por otro lado, un tanto insegura por encontrarse en una área de tensión política permanente, recorren una larga ruta que los lleva a bordear el Cabo de Buena Esperanza, al Sur de Africa.

Los trazos en el mapa dan cuenta de la magnitud comparativa de la cantidad de petróleo que se transporta. Es fácilmente advertible que la ruta que bordea el continente africano es la que más petróleo transporta.

Además, sobre el Océano Atlántico aparecen nuevos proveedores de estas fuente energética.

Si bien es cierto que se considera que el Estrecho de Ormuz, en el Golfo Pérsico, es la "yugular del petróleo", ya que por él pasa una parte sustancial del petróleo que luego mueve las industrias de Occidente y lleva confort a sus hogares, no lo es menos el Atlántico Sur que se erige en una zona de vital importancia para la tranquilidad económica de los Estados Unidos, Brasil, y, en especial Europa.

Buena parte de los 16 millones de barriles diarios de crudo del Medio Oriente sigue esta ruta a través del Indico y del Atlántico y la seguridad del abastecimiento occidental está como es natural, estrechamente vinculada a la seguridad de esta ruta marítima.

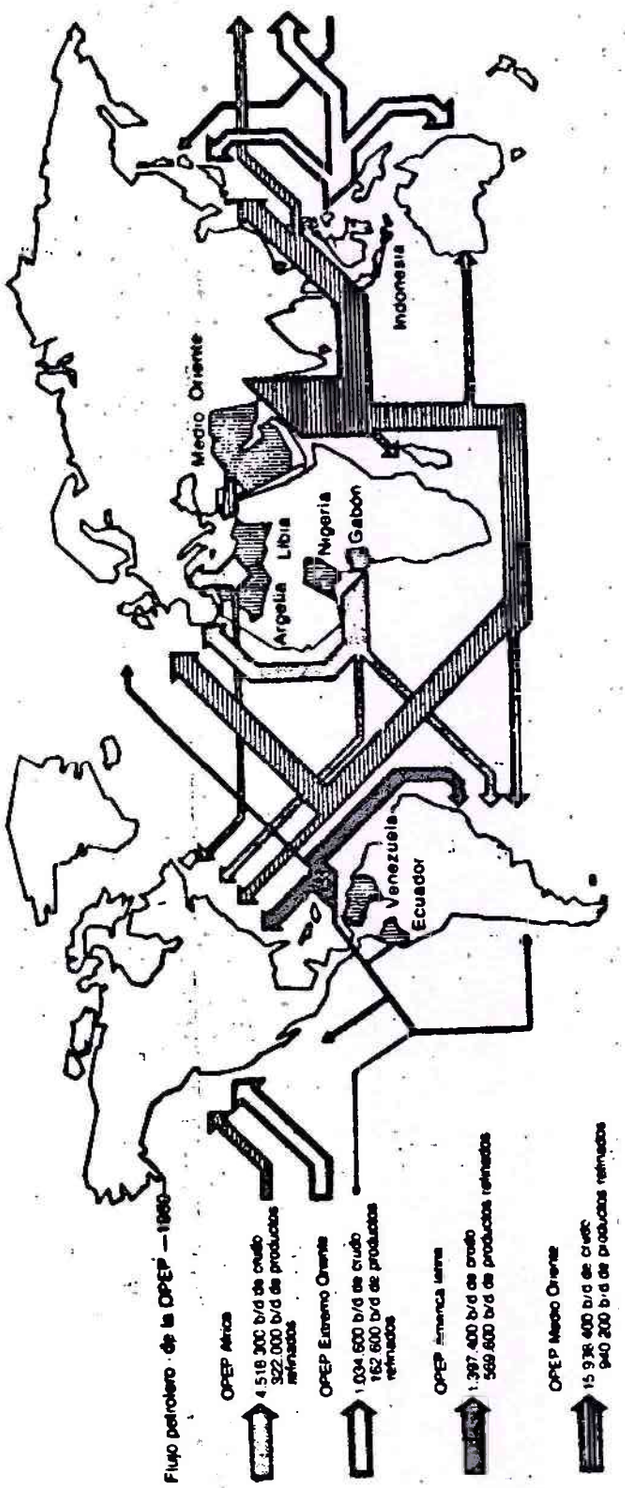


Fig. 3 RUTAS DEL PETROLEO

En el Atlántico Sur, la costa africana está dominada - por Sudáfrica, nación que por sus problemas raciales - tiene profundas diferencias con Occidente y por ello su poder defensivo está en la actualidad ciertamente deteriorado por embargos de armamentos y otras medidas tendientes a hacer variar su política de "apartheid", y - por Angola, donde la influencia soviética es notoria.

Queda entonces la costa sudamericana como lugar propi - cio para basar la defensa de esta ruta del petróleo, en buena medida comparable con Ormuz. Y es aquí donde se le suele otorgar a la Argentina y al Brasil una impor - tancia sobresaliente, por encontrarse en las mismas latitudes que Sudáfrica y Angola; además, el Atlántico - Sudoccidental tendrá en el futuro cercano un papel tras cendental en el tráfico marítimo internacional. El Canal de Panamá, ahora la única vía de comunicación inter oceánica en el centro continental, es excesivamente vul nerable en caso de conflictos bélicos; asimismo, el ca nal no sirve para el tráfico marítimo que emplea buques de 75,000 toneladas y aún más, para el transporte de pe tróleo y cereales, los dos elementos claves de la vida humana contemporánea.

La estrechez de su paso y la serie de esclusas que hay a lo largo de sus 81 kilómetros para salvar el desnivel entre ambos océanos, lo hacen impracticable para esos enormes cargueros. Eliminados, pues el Canal de Pana - má, el Mar Glacial Artico por sus innumerables sinuosidades geográficas y las avanzadas líneas extremas de - los campos de hielo árticos; los pasos de Magallanes y Beagle por sus inconvenientes para este tipo de navegación, queda como último recurso de intercomunicación - oceánica el pasaje Drake, que es parte fundamental del Atlántico Sudoccidental.

III. ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

A. ANTECEDENTES HISTORICOS

La primera carta marítima que señala la existencia de las islas Malvinas fue suministrada por Esteban Gómez en 1521, piloto de la nave española "San Antonio" y trazada luego por Reinel. En 1529, Diego Ribero edita una segunda carta marina de las islas que se conserva en la "Landesbibliothek" de la ciudad alemana de Weimar. El archipiélago, aparece bajo la denominación "Islas de Los Patos y de Sansón". Luego fueron avistadas en 1592 por el capitán John Davis y por sir John Hawkins en 1594 y el marino holandés Sebald de Weert en 1600.

El primer desembarco conocido fue realizado en 1690 por el capitán John Strong, quien dio a las islas el nombre inglés en honor del Vizconde de Falkland, Tesorero de la Marina de Guerra Inglesa por aquel entonces.

Los cazadores de focas francesas, que acudían a menudo a la región en el siglo XVIII, las llamaron "les iles Malouines", por el puerto de St. Malo, de donde se deriva el nombre español las Islas Malvinas.

En 1764, de Bougaunville estableció en la Isla Soledad una pequeña colonia francesa, Port Louis, ante las protestas de España. Por el Tratado de 1767, Francia reconoce la soberanía española y nuevamente España recupera las islas contra el pago de una suma equivalente entonces a unas f24.000. Los españoles pusieron a la colonia el nuevo nombre de Puerto de la Soledad.

Entretanto, el capitán británico John Byron había llevado a cabo un reconocimiento extenso de la Isla Gran Malvina en 1765 y observó el excelente fondeadero de Saunders Island, al que dio el nombre de Port Egmont. Al año siguiente, el capitán Macbride, subordinado de Buron, estableció una colonia británica de unas cien

personas en Port Egmont en el islote de Trinidad. En 1770, fuerzas españolas obligaron a los colonos británicos a marcharse, motivo por el que España y el Reino Unido estuvieron al borde de la guerra. No obstante, y tras prolongadas negociaciones, los españoles volvieron a entregar Port Egmont en 1771 al Reino Unido, que estableció de nuevo la colonia, pero la retiró otra vez en 1774 por motivos de economía. Sin embargo, el Reino Unido como era la costumbre enaquellos tiempos, dejó una placa de plomo en la que se declaraba que las Islas Falkland eran "derecho y propiedad exclusiva del Rey Jorge III".

Con las Bulas Papales "Inter Catera" y "Dudum si Quiden" Alejandro VI concedió títulos de posesión de determinados territorios a las naciones que las descubrían, por lo que a España se le adjudicaba la zona en la que estaban incluidas las islas Malvinas; esto fue ratificado por el Tratado de Tordecillas en base a lo cual, a partir del 25 de Mayo de 1810, Argentina decreta la creación del cargo de Comandante Político y Militar en las Islas.

Posteriormente, en 1820 el Gobierno de Buenos Aires, que había declarado oficialmente su independencia de España, en 1816, envió un navío a las Islas Malvinas al mando del comandante David Jevett para proclamar su soberanía, nombrando Gobernador de las mismas al Capitán Pablo Arequati. En 1826 se estableció una colonia en Puerto de la Soledad bajo la jefatura de Luis Vernet, quien fuera nombrado Gobernador por el Gobierno de Buenos Aires. No obstante, cinco años después el buque de guerra de los Estados Unidos "Lexington" destruyó el fuerte de Soledad como represalia por la detención de tres buques norteamericanos por Vernet, que trataba de establecer control de la caza de focas en las islas. El Capitán Silas Duncan, Comandante del "Lexington", declaró a las Malvinas libres de todo gobierno, quedando las

islas aparentemente sin autoridad visible. En enero de 1833, el buque de guerra británico "Clio" fondeó en Puerto Soledad y se reanudó la ocupación británica de las islas, lo que provocó con nota del 14 de febrero de ese mismo año la protesta de la Argentina ante la - Corona Británica. En un principio, las islas fueron puestas bajo el mando de un oficial de la Marina, pero en 1841 se nombró un Teniente-Gobernador civil y, en 1843 una Ley del Parlamento británico dio carácter de permanencia a la administración civil. El título de Teniente-Gobernador pasó a ser el de Gobernador y los primeros consejos Ejecutivos y Legislativos fueron creados en 1845.

En 1888 en respuesta a las reclamaciones Argentinas, el encargado de Negocios Británico presentó una nota al Ministro de Relaciones Exteriores Dr. QUIRNO COSTA donde le manifestó que el Gobierno de su Majestad no aceptaba el derecho que creía tener el gobierno argentino sobre las islas.

Mantuvo siempre Gran Bretaña una actitud silenciosa o negativa frente al problema suscitado y repetiría en todos los foros frente a la permanente e invariable actitud argentina de afirmación y reclamo de su soberanía - tanto en el orden bilateral con Gran Bretaña, como con las demás naciones, y en los organismos internacionales respecto a la ocupación de las Islas Malvinas.

Posteriormente en 1933, en la VII Conferencia Interna - cional Americana de Montevideo, se estableció que "los Estados Contratantes consagren en definitiva como norma de su conducta, la obligación precisa de no reconocer las adquisiciones territoriales o de ventajas especia - les que ser realizan por la fuerza, sea que esta consista en el uso de las armas, en representaciones diplomáticas conminatorias o en cualquier otro medio de coac - ción efectiva. El territorio de los estados es inviolable y no puede ser objeto de ocupaciones militares ni

otras medidas de fuerza impuestas por otros estados, ni directa ni indirectamente, ni por motivo alguno, ni aún de manera temporal".

El año 1945, Argentina suscribe la carta de las Naciones Unidas, formulando la Delegación Argentina los derechos de ese país sobre las Islas MALVINAS. Ese mismo año en la X Conferencia Interamericana de Caracas se aprobó la resolución 96 sobre Colonias y Territorios ocupados en América proclamándose además "solidaridad de las Repúblicas Americanas con las justas reclamaciones de los pueblos de América en relación con los territorios ocupados por países extra continentales repudiando el uso de la fuerza para mantener los sistemas coloniales y de ocupación de territorios de América".

El 9 de Setiembre de 1964, al comenzar el tratamiento del tema Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur en el seno del Sub-comité III del Comité Especial de las Naciones Unidas para la aplicación de la Resolución 1514 (XV), el representante argentino Embajador JOSE MARIA RUDA, intervino con el propósito de demostrar que las mencionadas islas son parte integrante del Territorio argentino, afirmando el principio de la soberanía y de la integridad territorial de los Estados, en base a lo establecido y en los Artículos 6 y 7 de la Resolución 1514 donde se establece que todos los Estados soberanos deberán observar fiel y estrictamente las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas, de la Declaración Universal de los Derechos Humanos sobre la base de la igualdad, la no intervención en los asuntos internos de los demás estados y del respeto de los Derechos Soberanos de todos los pueblos y de su integridad territorial.

El 16 de Diciembre de 1965 la Asamblea General aprueba la Resolución 2065 (XX) que tiene en cuenta las recomendaciones y conclusiones aprobadas por el Comité Especial

relativas a las islas MALVINAS. En la misma se reconoce la existencia de una disputa entre los Gobiernos de Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acerca de la soberanía sobre las islas, e invita a ambos gobiernos a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el Comité Especial, a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población de las islas.

En la misma sesión quedó acordado que en todos los documentos de las Naciones Unidas se utilizarán los siguientes nombres en relación a los territorios; en español - el territorio debía llamarse "ISLAS MALVINAS". En los - demás idiomas de las Naciones Unidas se denominarían - "FALKLAND ISLANDS".

El 17 de Diciembre de 1966, la IV Comisión consideró y adoptó un proyecto de consenso, que fue sometido a la - Asamblea General. Esta, la adoptó en Sesión Plenaria el 20 de Diciembre del mismo año, llegándose a un acuerdo de instar a ambas partes a que continúen las negociaciones con objeto de lograr lo antes posible una solución definitiva de la disputa. Esta recomendación se reitera en 1971.

El 14 de Diciembre de 1973, la Asamblea General de las Naciones Unidas, aprueba la Resolución 3160 (XXVIII) sobre la cuestión de las Islas Malvinas, declarándose -- preocupada por el hecho de haber transcurrido 8 años sin que ocurrieran progresos sustanciales en las negociaciones, reconocen los contínuos esfuerzos realizados por - por el Gobierno Argentino para facilitar el proceso de descolonización y promover el bienestar de la población de las islas y declara la necesidad de que se aceleren las negociaciones. La XV Conferencia de Ministros de países no Alineados reunidos en Lima adopta en su declaración final del 30 de Agosto de 1975 el siguiente pá -

rrafo: "Los Países no Alineados, sin perjuicio de ratificar la vigencia del principio de Auto determinación como principio general para otros territorios, en el caso particular y especial de las Islas Malvinas apoyan firmemente el justo reclamo de la República Argentina e instan al Reino Unido a proseguir activamente las negociaciones encomendadas por las Naciones Unidas con el objeto de restituir dicho territorio a la soberanía Argentina y poner fin así a esa situación ilegal, que aún persiste en el extremo meridional del Continente Americano."

Asimismo, la V Conferencia de Jefes de Estado y de Gobiernos de los Países no Alineados, realizada en COLOMBO, SRII LANKA, del 16 al 19 de Agosto de 1976, declara:"La Conferencia demanda la restructuración de la soberanía de la Argentina sobre las MALVINAS, quien es el legítimo dueño de ese territorio."

Por otro lado el 1ro. de Diciembre de 1976 la Asamblea General de Naciones Unidas aprueba sobre la base de los informes de la IV Comisión, la Resolución 31/49, que recuerda las anteriores Resoluciones del órgano sobre la cuestión, tiene en cuenta las declaraciones políticas de las Conferencias de Países No Alineados, reconoce los contínuos esfuerzos de la Argentina y pide que se aclaren las negociaciones relativas a la disputa sobre la soberanía.

Además la Reunión Ministerial del Buró de Coordinación de los Países No Alineados, celebrada en Nueva Delhi, India, del 7 al 11 de Abril de 1977, expresa: "Ratificando decisiones anteriores, el Buró urge la aceleración de las negociaciones con vistas a la restitución del territorio de las MALVINAS a la soberanía Argentina".

La reunión Ministerial del Buró de Coordinación de los Países No Alineados efectuada en la HABANA, CUBA, del 15 al 20 de Mayo de 1978, declara: "En el caso de las Islas

MALVINAS, el Buró apoya la justa aspiración de la Repú - blica Argentina y urge la aceleración de las negociaciones para restituir dicho territorio a la soberanía Argentina".

La Conferencia Ministerial de los Países No Alineados - realizada en BELGRADO, YUGOSLAVIA, del 25 al 30 de Julio de 1978 dice en su declaración: "En caso especial y particular de las Islas MALVINAS, los Ministros apoyan firmemente las justas aspiraciones de Argentina para la restitución de ese territorio a la soberanía Argentina y urge que se aceleren las negociaciones para ese fin".

La VI Conferencia de Jefes de Estado o de Gobierno de - los Países No Alineados, celebrada en la HABANA, CUBA, - del 3 al 9 de Setiembre de 1979 declara: "En el caso especial y particular de las Islas MALVINAS, los Jefes de Estado y Gobierno reiteraron firmemente su apoyo al derecho de la República Argentina a la restitución de ese territorio a su soberanía y pidieron que se aceleren las negociaciones a tal fin".

La Conferencia Ministerial de los Países No Alineados, convocada en NUEVA DELHI, INDIA, del 9 al 12 de Febrero de 1981 declara: "La Conferencia reitera su firme apoyo al derecho de la República Argentina respecto de la restitución de las Islas MALVINAS a su soberanía y requiere que se aclaren las negociaciones con el Reino Unido relativas a esta cuestión".

La Argentina en diciembre de 1981, a través de nota cursada por el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto al Embajador Británico en Buenos Aires, invitó al Reino Unido a impulsar resueltamente el proceso de negociaciones destinado a solucionar de manera definitiva la reivindicación de las Islas adelantando una serie de propuestas concretas con el expreso pedido de obtener una respuesta definitiva sobre las mismas en la reunión que se llevó a

cabo en NUEVA YORK el 26 y 27 de Febrero de 1982. En el transcurso de la misma y aún después de ella la Argentina no obtuvo ninguna respuesta.

Con la finalidad de una mejor comprensión del problema en su conjunto, se indican a continuación aspectos históricos en relación con las Islas GEORGIAS y SANDWICH integrantes del ARCHIPIELAGO de las MALVINAS.

Georgia del Sur fue avistada al menos en dos ocasiones entre 1675 y 1756 pero el primer desembarco lo realizó el Capitán JAMES COOK en 1775.

Las Islas de South Sandwich fueron descubiertas durante el mismo viaje.

La pesca de ballenas comenzó en el siglo XX y se convirtió en una gran industria muy especializada. El principal acontecimiento ocurrió en 1903, año en que C.A. Larsen fué la primera compañía ballenera moderna que estableció una factoría costera en South Georgia. La industria prosperó inmediatamente y siguió creciendo con rapidez hasta el final de la primera guerra mundial. South Georgia fue desde el principio el centro más importante de la industria, con factorías costeras en funcionamiento en Grytvken, Leith Harbour, Stromness, Husvikm Godthul y Prince Olaf Harbour. A partir de finales de los años veinte, se empleó de forma creciente los buques-factoría pelágicos que pescan en alta mar durante toda la temporada ballenera. Después de la Segunda Guerra Mundial se explotaban tres estaciones costeras en South Georgia, pero la actividad de todas ellas había cesado ya en diciembre de 1965. Desde esa fecha, la principal actividad económica ha sido la pesca por flotas pesqueras de altura.

Finalmente y con el objeto de proporcionar información histórica que permita apreciar en forma cronológica las

negociaciones bilaterales de los Gobiernos Argentinos y del Reino Unido como consecuencia de la Resolución 2065 de la Organización de las Naciones Unidas, se adjunta - en el Anexo N° 1 un compendio de los hechos y observa - ciones tratados en cada una de las reuniones sostenidas en el período comprendido entre el 11 de Enero de 1966 y el 27 de Febrero de 1982.

B. HECHOS QUE DESENCADENARON LA RECUPERACION DE LAS ISLAS POR PARTE DEL GOBIERNO ARGENTINO

A mediados de 1978, un comerciante Argentino, CONSTANTINO DAVIDOFF, domiciliado en la Provincia de Buenos Aires, tomó contacto con la firma "CRISTIAN SALVENSEN LIMITED", con domicilio legal en 50 East Fettes Avenue, EDIMBURGO, ESCOCIA, para la compra de materiales en desuso existentes en la Isla de San Pedro de la Georgias del Sur. En Noviembre de 1978 dicha persona se trasladó a Puerto Stanley para entrevistarse con el Gobernador, siendo atendido por el Secretario Jefe a quién le explicó sus fines comerciales.

Posteriormente, a fines de 1978 se le comunicó desde Londres que se le venderían las instalaciones por él pedidas. El 24 de Octubre de 1979 se firmó el Contrato de Compra con la Compañía Británica, por todos los edificios e instalaciones que constituyen pertenencias del arrendatario, por las Estaciones Balleneras y también las mercaderías sueltas en tierra en los Puertos, incluyendo balleneros, barcos para cazar focas, diques y otras embarcaciones.

Al respecto cabe destacar que dicho contrato fue suscrito entre un ciudadano Argentino y un subdito Inglés, teniendo el mismo las características propias de cualquier compromiso adquirido por personas jurídicas en cualquier parte del mundo. Pautas indicativas de las normalidades de la operación comercial están dadas por la efectivización de parte del pago pactado en el Contrato y la iniciación de los trabajos convenidos, así como que dichas acciones estaban en conocimiento de las autoridades Inglesas y Argentinas correspondientes.

El Sr. Davidoff, después de satisfacer diversas exigencias formales inherentes a la negociación, se transladó a las Islas, en el A.R.A. "BAHIA PARAISO" é inspeccionó

las instalaciones balleneras de referencia. El grupo de 43 personas, el material para su sostén logístico y los medios materiales para trabajar,(en total 80 Tns.), fueron embarcados en el A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO", buque perteneciente a la Línea Costa Sur de Transportes Navales.

El buque en su viaje rutinario a los Puertos del Sur con 2.300 Tns. de carga en total, zarpó de Buenos Aires el 11 de Marzo de 1982 a medianoche con destino, como primer Puerto, la Isla de SAN PEDRO, en GEORGIAS DEL SUR. El arribo a la isla se produjo el 18 de Marzo a las -- 09.00 horas, desembarcando personal y carga del grupo,- zarpando el 211400, con destino a USHUALA y demás puertos de la costa Patagónica.

C. ACTITUDES ANTE EL CONFLICTO

1.- LA POSICION INGLESA

a. LA SOBERANIA BRITANICA

El gobierno británico basa su posición sosteniendo que la soberanía sobre las Islas Falkland y Dependencias se funda en una base sólida histórica y jurídica, ya que en 1690, el capitán británico Strong realizó el primer desembarco de que se tiene constancia en las Islas Falkland que carecían de población indígena antes de la llegada de colonos en la segunda mitad del siglo XVIII, estableciendose la primera colonia británica en 1766.

No obstante, sostienen, reino cierta confusión hasta 1833; Francia, el Reino Unido, España y el entonces gobierno de Buenos Aires establecieron en diversas ocasiones pequeñas colonias de carácter local, que en ningún caso duraron más de algunos años. Aparte de haber tenido una pequeña población y colonia penal en las islas durante un breve plazo anterior a 1833 (la Marina de Guerra de los Estados Unidos expulsó a la mayor parte en 1831 por "piratería"), la reclamación argentina de las Islas se funda principalmente en que ese país fue el sucesor del Virreynato español del Río de la Plata, que gobernaba también la mayor parte del Uruguay, Paraguay, Bolivia y Chile de nuestros días. En 1833, los británicos establecieron su dominio en las Islas y, desde esa fecha, se han hallado en posesión, ocupación y administración de manera abierta, continua y efectiva. Los ingleses que fueron a vivir allí

con posterioridad se convirtió en la primera población permanente de las Islas.

Asimismo, manifiestan que South Georgia y las Islas de South Sandwich son Territorios Británicos Dependientes, jurídicamente distintos de las Islas Falkland, pero, por conveniencia, administrados por el Gobierno de las Islas, que está facultado para legislar en ellas. El capitán Cook desembarcó en South Georgia en 1775 y tomó posesión oficial de la isla.

En el siglo XIX, la isla se transformó en centro de la caza de focas y ballenas, pero, para diciembre de 1965, todas las estaciones terrestres habían cesado sus actividades. En 1908, el Gobierno británico se anexo South Georgia mediante Cédula de Privilegio; desde esa fecha, la isla se han hallado bajo continua administración británica. Un magistrado, que es también Comandante de Base de las Estaciones del Estudio Británico de la Antártida, reside en King Edward Point en South Georgia.

Las Islas de South Sandwich fueron descubiertas también por el capitán Cook en el mismo viaje de 1775; y anexadas del mismo modo en 1908, habiendo permanecido bajo continua administración británica desde entonces.

Según el gobierno Inglés, la primera reclamación argentina de South Georgia se remonta tan solo a 1927, no habiendo reivindicado las Islas de South Sandwich hasta 1948. Los dos archipiélagos se hallan respectivamente a unos 1800 y 2300 km. de Argentina. Este último país no había ocupado nunca las Dependencias antes de que los británicos las anexionasen. La raíz del

derecho a las Islas Malvinas propiamente dichas. Las reclamaciones que Argentina puede tener sobre las mismas no pueden extenderse a las Georgias y Sandwich. En 1947 y fechas posteriores, el Reino Unido propuso someter la controversia sobre estas últimas islas a la Corte Internacional de Justicia. En 1955, el Gobierno británico solicitó unilateralmente de la Corte reparación contra las usurpaciones de la soberanía británica por parte de Argentina, país que, no obstante, rehusó someterse a la jurisdicción de la Corte en esa materia.

b. ARREGLO DE CONTROVERSIAS

Asimismo manifiestan que de conformidad con los Artículos 2(3) y 2(4) de la Carta de las Naciones Unidas, los signatarios de la misma, incluída Argentina, convinieron en que "arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos de tal manera que no se pongan en peligro ni la paz y la seguridad internacional ni la justicia" y que"en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado".

Varios tratados de ámbito regional reflejan sentimientos análogos, ya que las partes contratantes del Tratado Inter-Americano de Asistencia Recíproca (Tratado de Río), entre las que figura Argentina, "se comprometen a no recurrir en sus relaciones internacionales a la amenaza o al uso de la fuerza de tal manera que no concuerde con las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas"(Artículo 1). La Carta de la Organización de la Unidad Africana determina "salvaguardar la integri -

dad territorial" de los Estados miembros y los signatarios del Acta Final de la Conferencia sobre Seguridad y Cooperación en Europa (firmada en Helsinki el 1° de Agosto de 1975) acordaron, en la Declaración de Principios Orientadores de las Relaciones entre Estados Participantes, abstenerse de la amenaza o del uso de la fuerza -- contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado.

Argumentan que numerosos Estados están sujetos a reclamaciones por parte de sus vecinos, reclamaciones que se conducen por vía pacífica de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, sosteniendo que si se volvieran a trazar las fronteras en función de reclamaciones que se remontan a 1833, escasísimos serían los países no afectados.

c. DESCOLONIZACION Y LIBRE DETERMINACION

Agregan que nadie puede afirmar que la agresión argentina haya sido para poner fin al colonialismo en las Islas. Todo lo contrario: la propia agresión, de persistir, equivaldría al colonialismo.

Estiman que tal y como se entiende por regla general, la descolonización ha consistido en la retirada de la potencia administradora extranjera y la transición del nuevo estado hacia la independencia o el gobierno propio conforme a los deseos de sus habitantes, líbremente expresados. Sostienen que el Reino Unido ha conducido a más de 40 países a su independencia y que ya no -- existen territorios dependientes británicos salvo aquellos cuyos habitantes han expresado el

deseo de conservar la condición de tales.

Mantienen su posición de que el respeto al principio de la libre determinación sigue siendo fundamental en las relaciones internacionales y para la protección de la paz y la seguridad entre las naciones. El principio de libre determinación está reconocido en diversos instrumentos internacionales, como, por ejemplo, el Artículo 1° de la Carta de las Naciones Unidas y la Declaración de Relaciones Amistosas aprobada por consenso general de la Asamblea General de la ONU en 1970, documento éste que contiene un capítulo completo dedicado "al principio de la igualdad de derechos y al de la libre determinación de los pueblos" y que manifiesta, entre otras cosas, que "todos los pueblos tienen el libre derecho de determinar, sin ingerencia externa, su estatuto político y procurar su desarrollo económico, social y cultural, y los Estados tienen la obligación de respetar ese derecho conforme a las disposiciones de la Carta". El Artículo 1° de los Convenios Internacionales sobre Derechos Civiles y Políticos y del Convenio Internacional sobre Derechos Económicos, Sociales y Culturales, común a todos ellos, declara que"todos los pueblos tienen derecho a la libre determinación. En virtud de tal derecho determinan líbremente su estatuto político ...". La resolución N° 1514 (XV) de 1960 de la Asamblea General sobre descolonización cita el texto de los Convenios relativos a la libre determinación e insta a los Estados a que cedan los poderes a los pueblos de territorios no autónomos conforme a la voluntad y el deseo que dichos pueblos expresen líbremente. Por lo tanto, la expresión libre y genuina de la

voluntad popular, como ha sucedido con regularidad en las Islas MALVINAS, es elemento indispensable del principio a que se refiere el gobierno Inglés, el mismo que nunca ha permitido el ingreso de personas a instituciones que no estén vinculadas con los interéses británicos en la zona.

La propia Carta de las Naciones Unidas abraza -- principios de importancia relativos a la administración de territorios dependientes. Las Naciones Unidas han reconocido siempre al Reino Unido como "potencia administradora" de las Islas Malvinas y sus Dependencias y dicho país ha presentado informes sobre las mismas regularmente con arreglo al Artículo 73 (E) que obliga al Reino Unido (a) a asegurar, con el debido respeto a la cultura de los prueblos respectivos, su adelanto político, económico, social y educativo, el justo tratamiento de dichos pueblos y su protección contra todo abuso;
(b) a desarrollar el gobierno propio, a tener debidamente en cuenta las aspiraciones políticas de los pueblos, y a ayudarlos en el desenvolvimiento progresivo de sus libres instituciones políticas, de acuerdo con las circunstancias especiales de cada territorio de sus pueblos y de -- sus distintos grados de adelanto.

Por lo tanto, según la tésis británica, resulta erróneo afirmar que el empleo de la palabra - "Intereses" en el Artículo 73 permite dejar de lado los deseos de los habitantes. En el mismo tenor, no le corresponde a otro país determinar dónde residen los intereses de un pueblo: los - habitantes de un país son los que mejor pueden juzgar sus propios intereses y quien proponga -

lo contrario solamente puede alentar la injerencia en los asuntos internos de otros Estados y el uso de la fuerza sin escrúpulos y tal actitud ha servido de argumento clásico a los que se oponen y se han opuesto a la descolonización.

Se ha llegado a aceptar en líneas generales que un acto de libre determinación es el preludio apropiado de la implantación de cambios (como la independencia, la incorporación a un Estado vecino o la libre asociación con la antigua potencia administradora). La ONU nunca ha asentido a la descolonización de un territorio de tal manera que un pueblo sea entregado al dominio extranjero en contra de su voluntad y no es preciso que la libre determinación y la descolonización desemboquen automáticamente en la independencia. El estatuto de un territorio después de un acto de libre determinación es asunto que debe ser decidido ante todo por el pueblo del propio territorio.

En este sentido Gran Bretaña sostiene que la colectividad de las Islas Falkland a pesar de ser pequeña (1813 personas según el censo de 1980), es una población permanente, no transitoria. La Comisión de los 24 de la ONU, establecida por la Asamblea General con el fin de supervisar la puesta en práctica de la Resolución 1514, ha sostenido en todo momento que los factores tales como el volumen de la población y el aislamiento geográfico no deben militar en contra del derecho de cualquier pueblo a la libre determinación de conformidad con la Carta. Los isleños de las Falklands no tienen menos derecho de ser aceptados como "Pueblo" en el plano internacional que el que tiene la población de Ar

gentina. En contra de lo que afirma Argentina, no son en su mayoría empleados expatriados de una compañía británica: el 75% nació en las Islas y la mayoría de ellos pertenece a familias asentadas allí desde hace bastante más de un siglo.

d. EL DERECHO BRITANICO DE LEGITIMA DEFENSA

Por su ataque no provocado y la posterior ocupación militar de las Islas, Inglaterra afirma - que Argentina está cometiendo una violación flagrante y manifiesta de los principios fundamentales de la Carta de las Naciones Unidas. El Artículo 2° de la Definición de agresión expone que "el primer uso de la fuerza armada por un - Estado en contravención de la Carta contituirá prueba suficiente para justificar la presunción de un acto de agresión. "(Resolución 3314 de la Asamblea General de la ONU). Las acciones de Argentina significan que el Reino Unido tiene derecho a usar la fuerza en legítima defensa.

La resolución 502 del Consejo de Seguridad reconoce que Argentina es responsable del quebrantamiento de la paz y trata de impedir que el Reino Unido ejercite su derecho inmanente de legítima defensa. El Artículo 51 mantiene tal derecho "hasta tanto que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mante - ner la paz y la seguridad internacionales". Es evidente que hasta la fecha, la decisión del - Consejo de Seguridad no ha surtido efecto para la consecución de su finalidad indicada, puesto que en abril Argentina, lejos de retirar sus - fuerzas de acuerdo con la Resolución, envió refuerzos a las Islas.

2.- LA POSICION ARGENTINA

a. LA RECONQUISTA DE LA SOBERANIA

Después de 149 años y 3 meses, las Malvinas fueron reintegradas a la soberanía de la Nación. - La fuerza expedicionaria que cumplió el operativo militar dejó atrás una larga y completa historia de gestiones diplomáticas que a la postre resultaron estériles.
Aunque Londres y Buenos Aires mantuvieron durante varias décadas una estrecha asociación económica y se ajustaron siempre a las formas rituales de la amistad estrecha, el Reino Unido nunca aceptó retirarse del archipiélago que capturó por la fuerza en 1833.

Las protestas de sucesivos gobiernos argentinos las razones históricas, jurídicas, geográficas y hasta geológicas fueron desconocidas. Las exhortaciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, a fin de que ámbos países negociaran pacíficamente su diferendo no tuvo andamiento: el Reino Unido eludió siempre aceptar que la discusión debía centrarse en su núcleo; el tema de la soberanía.

Así se llegó al clima de tensión originado en la intolerancia británica ante el hecho de que un grupo de argentinos izaran la enseña nacional en la isla San Pedro, una de las Georgias del -- Sur. De ahí en más las acciones se aceleraron -- culminando con la decisión que antes fuera largamente postergada; reconquistar las Malvinas por los mismos medios por los cuales un 3 de enero - fueron capturadas.

En realidad, nadie ignoraba y los británicos menos que nadie que hubiera resultado insoportable

llegar al 150° aniversario de aquella ocupación sin la clara perspectiva de una solución política al antiguo pleito.

Las tropas argentinas que tomaron las Malvinas fueron a restaurar, junto con la soberanía sobre el archipiélago, el honor nacional.

La acusación de Londres ante el Consejo de Seguridad fue un reflejo automático de la diplomacia, ya que ningún país puede ser agresor de su propio territorio. Y las Islas Malvinas no se hallan ciertamente en el archipiélago británico.

La Argentina, por su parte, no ha deseado ni enfrentar ni combatir al Reino Unido. No solamente porque tiene en cuenta su fuerza militar y marítima, sinó porque su finalidad estricta ha sido la reconquista de un fragmento de su territorio.

b. PROCESO DESCOLONIZADOR

El 14 de diciembre de 1960 las Naciones Unidas sancionaron la resolución 1514 (XV) mediante la cual declaró "la necesidad de poner fin, rápida e incondicionalmente, al coloniaje en todas sus formas y manifestaciones". Creó además, un comité de Descolonización, que en 1962 fue ampliado, encargado de examinar el cumplimiento de la mencionada decisión.

En 1964 la Argentina pidió a las Naciones Unidas que el problema de la descolonización de las Islas Malvinas fuese encarado de acuerdo con la resolución de 1960, por cuanto debía respetarse, en cumplimiento de la misma, "la integridad territorial de todos los países, impidiendo cualquier intento encaminado a quebrantar, total o

parcialmente, la unidad nacional", lo que ocurriría si una parte del territorio argentino seguía siendo colonia británica.

En 1965 la petición argentina fue favorablemente sancionada por 94 votos, ninguno en contra y 14 abstenciones. Surgió, así, la resolución 2065 - (XX), que declaró que el problema de la descolonización de las Malvinas era uno de los casos - que debía tratarse según la resolución 1514, por lo cual la Argentina y Gran Bretaña tenían que negociar, sin demora, " a fin de encontrar una - solución pacífica al problema".

c. DISTINTOS RUMBOS DE LAS NEGOCIACIONES

En 1966 se iniciaron las negociaciones y se repitieron en 1967 y 1968. En esos 3 años la Argentina dejó bien establecido que los tratos emprendidos tenían por única finalidad el reconocimiento de su soberanía en las islas. En igual lapso - Gran Bretaña pareció aceptar esa posición Argentina y en 1968 hizo saber que transferiría las Islas a esa Nación si ésta declaraba que respetaba y garantizaba los intereses de los isleños. - Para apreciar el cumplimiento de esta segunda - parte adoptaría un plazo entre 2 y 10 años. La Argentina no aceptó esa posición e insistió en el reconocimiento incondicional de su soberanía, agregando que los intereses de los isleños estaban desde ya, asegurados por el compromiso argentino de respetarlos.

Pero esos tratados cambiaron de tono y de rumbo, bruscamente, en 1969. Las negociaciones entraron desde ese momento en una especie de oscuro túnel, sin salida a la vista. Gran Bretaña dijo entonces

que no aceptaba ninguna impugnación argentina a su soberanía en las Malvinas, y cada año siguiente fue endureciendo esa posición y tratando las negociaciones con absoluta displicencia, o indiferencia, y hasta desdén y despreocupación, aunque los comunicados finales, trataron de cubrir la realidad, que fue el descubrimiento de la existencia de grandes yacimientos de petróleo en el Atlántico sudoccidental. En 1969, con la primera confirmación de lo que se sabía ligeramente desde 1960, es decir, la existencia de un océano de petróleo en los subsuelos marinos de esa región, Gran Bretaña invitó a sus empresarios a obtener licencias para explorar los fondos atlánticos adyacentes a las Malvinas. En 1970 encargó a geólogos de la Universidad de Birmingham que realizaran allí investigaciones que se repitieron en los años siguientes. En 1975 se conocieron los informes de esos investigadores confirmatorios de la existencia de petróleo en los subfondos marinos. Entonces se organizó, con grandes recursos y técnicos, la importante misión Shackleton, que inició su labor en 1976. Lo hizo ante la dura crítica de la Organización de Estados Americanos, que la consideraron una indebida intromisión extraamericana en tierras y aguas de inobjetable propiedad argentina, sometidas a negociaciones sobre su soberanía por resoluciones de las Naciones Unidas, situación agravada, se dijo por la presencia de naves de guerra británicas. Pero la misión se cumplió y su informe fue publicado en 1979 con el título "Economic Survey of the Falkland Islands" ("Estudio económico de las islas Falkland").

Con informaciones y evaluaciones completas y deta

lladas apareció allí que el secreto de la diplomacia británica en el litigio de dichas islas - era su interés de obtener el petróleo yacente en la entraña de la cuencia sedimentaria austral, - sobre todo después de saber que en el año 2000 - no se conseguirá más ese combustible en el mar del Norte, donde actualmente trabaja Gran Bretaña.

Por si hubiera alguna duda sobre esa cruda realidad, el embajador inglés en la Argentina, al despedir en 1981, en Bahía Blanca, al buque de guerra Endurance, de su país, expresó que la cuestión angloargentina sobre las Malvinas "no ronda en torno de ninguna cesión de la soberanía, porque para nosotros no se trata de sustituírla, sinó en las investigaciones que la Argentina y Gran Bretaña están realizando en los mares del Sur en cuanto a aprovechar las posibilidades de esa -- área", y manifestó luego que "no se trata solamente del petróleo existente en lo que la Argentina considera su plataforma continental, pues - también están de por medio las riquezas ictíco - las y minerales". Finalizó diciendo que el pro - blema de las Malvinas es "difícil y complicado", pues "el punto denso" de la cuestión "es la situación de toda esta parte del mundo y sus recursos no empleados".

Lo dicho por los ingleses durante los años transcurridos desde 1969 hasta el presente acerca de la cooperación angloargentina en esa región es - nada más que la enunciación de propósitos y proyectos de Gran Bretaña. La Argentina nunca aceptó ideas y proposiciones británicas de ese tipo, que fueron las siguientes: reconocimiento de la soberanía argentina a cambio del arrendamiento -

de las islas a Gran Bretaña por 99 años, trabajo en común para explorar y explotar las cuencas petroleras halladas. sin mencionar ni hablar del problema de soberanía.

En 1973 recurrió nuevamente a las Naciones Unidas para mostrar los negativos resultados de los tratos hechos hasta entonces. El organismo mundial votó la enérgica resolución 3160 (XXVIII), para que las negociaciones siguieran y terminarán rápidamente. Ese pronunciamiento obtuvo 116 votos a favor, ninguno en contra y 14 abstenciones.

d. LA RESPUESTA ARGENTINA

En vísperas del 2 de Abril coincidentemente 215 años despues del 2 de abril de 1767 en que Bougainville devuelve formalmente a España las islas Malvinas, el gobierno Argentino se encuentra frente a una grave situación.

Al período de agresión progresiva que hemos señalados se agregó la provocación implícita en los acontecimientos ocurridos entre el 19 de marzo y el 30 de marzo y que en síntesis consistieron en:

- La reafirmación de la soberanía británica.
- La expulsión de trabajadores civiles argentinos autorizados.
- El envío de refuerzos militares para cumplir la orden de desalojo.

Para la República Argentina estos hechos significaron el cierre definitivo por parte del Reino Unido de las vías diplomáticas para la recuperación de lo usurpado y para lo cual había cumplido con todas las reglamentaciones y disposiciones de las Naciones Unidas. Dos resoluciones de la ONU la respaldaban y cuatro conferencias de los Países

No Alineados habían reconocido su derecho soberano.

La decisión argentina tenía en consecuencia dos caminos: Una nueva protesta frente a un hecho igual al del 3 de Enero de 1833, u obligar por la fuerza a Gran Bretaña a negociar en serio la trasferencia de la soberanía ocupando por derecho propio un lugar en la mesa de conversaciones.

La elección no tenía alternativa y el 2 de Abril la Argentina recuperó sus islas.

El objetivo político que impulso la estrategia argentina, no fue la guerra sino recuperar las islas para obligar a Gran Bretaña a tratar diplomáticamente la trasferencia de la soberanía que ella, las Naciones Unidas, los No Alineados y la OEA, han reconocido como argentinas.

Esto en síntesis quiere decir, el uso de la Fuerza no para la guerra sinó para negociar.

La reacción británica fue la intimidación y la Guerra. Se amparó en la Resolución 502 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Se imputa a la Argentina el desconocimiento de dicha Resolución. Ello es falso, ya que ella obligaba; al cese de hostilidades, al retiro de las tropas argentinas y a la negociación pacífica.

Debe de considerarse en su conjunto no parcialmente. El cese de hostilidades es una imposición para las dos partes. El que es hostil lo es con respecto a alguien no unilateralmente, luego Gran Bretaña estaba obligada por la Resolución que

ella misma invocó, a cesar en su hostilidad que es anterior al 2 de abril y que comprende el 24 de marzo cuando Gran Bretaña informa el envío de fuerzas militares para desalojar a trabajadores civiles y pacíficos de las islas Georgias.

El gobierno británico considera la resolución 502 en su propia ventaja y envía una fuerza naval de represión para hacerse justicia por su cuenta ignorando la obligación que le impone el Consejo de Seguridad.

e.- LAS SANCIONES ECONOMICAS DE LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA

La conducta de la Comunidad Económica Europea ha significado un abuso de poder y al mismo tiempo una demostración de la agresividad del bloque económico europeo. Probablemente las sanciones económicas cesen con la misma celeridad con que aparecieron. La última votación en la que Italia e Irlanda se negaron a la petición británica de ampliar el plazo de las sanciones económicas (incluso sólo logró una semana más), implicó ya, una toma de conciencia por parte de las naciones europeas de lo arbitrario de su decisión. Pero no será fácil olvidar la rapidez con que los intereses económicos se unen para la acción política y en qué medida esas connivencias pueden atentar contra los principios básicos de la sociedad internacional.

3.- LA ACTITUD NORTEAMERICANA

Es difícil determinar cual de los dos siguientes hechos ocurridos en el plano internacional con relación al conflicto argentino-británico tiene una relevancia mayor: Si la votación en el seño de la reunión de los países signatarios del TIAR, o el renovado amago de supuesta "mediación por parte de Washington que se produjo poco después y que al no obtener el éxito favorable a Gran Bretaña que el gobierno norteamericano hubiera deseado lograr, determinó finalmente a los Estados Unidos a colocarse claramente donde siempre había estado: a saber, del lado de Londres."

La votación en la reunión de los 21 países aludidos a quienes creyeron que se trataba de una simple cuestión del mecanismo del TIAR, les dió la respuesta el gobierno de los ESTADOS UNIDOS, a través de lo que hicieron saber, poco menos que simultáneamente -y también coincidiendo llamativamente con la iniciación del ataque armado británico a las Malvinas- el secretario de estado Haing, por un lado, el senado norteamericano, por el otro, y finalmente el propio presidente Reagan. Pero como se apreció desde el comienzo mismo de la "misión Haig", la posición norteamericana ya estaba tomada desde hacía tiempo y había quedado, indiscutiblemente en evidencia, a partir del momento de la votación en el seno del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Siempre se consideró que la "misión Haig" no podía menos que estar condenada al fracaso, en vista de que apriorísticamente, el secretario de estado norteamericano , carecía de la condición esencial de todo mediador, amigable componedor u oferente de así llamados buenos oficios. Esa condición es la equidistancia, si no perfecta, nada humano es perfecto- al menos lo más cercana a perfecta que fuese posible.

No sólo hubo nada de eso, sino que además hubo, desde un principio, una tácita concertación británico-norteamericana: presión diplomática ejercida por Washington (presión, repetimos, no los buenos oficios de un amigo) y - presión militar ejercida por Gran Bretaña.

Esa presión militar-naval, para ser precisos- tomó al comienzo, no más que la forma de una guerra de nervios puesto que la escuadra se demoró y tardó mucho más de lo necesario para acercarse al futuro Teatro de Operaciones,- porque se esperaba que entre tanto, la presión diplomática ejercería por sí sola su efecto.

En los propios Estados Unidos decidido en la sede de la antigua Unión Panamericana surtió tan poco efecto que, en abierta oposición al espíritu que reinó allí, el presidente Reagan volcó todo el peso del prestigio de su - país, en favor de los británicos.

Es difícil imaginar un caso más flagrante de la violación por parte de un país, de una de sus más arraigadas doctrinas nacionales, en este caso la "Doctrina Monroe" que, durante años, fue un pilar de la política internacional e interamericana de los Estados Unidos.

La permanencia británica en las Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, era un desafío sin parangón de esa doctrina. Pero el hecho de querer restaurar esa permanencia colonial, es un efectivo intento de hacer retroceder la historia a tiempos victorianos o previctorianos.

Y para eso Ronald Reagan, quien ocupa en los Estados Unidos la investidura que fue la de James Monroe entre - 1817 y 1825, prometió ayuda norteamericana a Gran Bretaña, amén del apoyo político y moral.

4.- LA POSICION NORTEAMERICANA

Para los Estados Unidos, el conflicto entre Inglaterra y Argentina se convirtió en un problema muy complicado, en el que podía perder más que los dos principales protagonistas.

Esta preocupación fue expresada por la señora Jane Kirkpatrick, Embajadora de los EE.UU. en las Naciones Unidas, cuando dijo que para los Estados Unidos el conflicto tenía una especial dimensión, pues ellos no tomaban y nunca habían tomado, ninguna posición en las reclamaciones, afirmando que Inglaterra es un país con el que tienen lazos de amistad, de alianzas y de cultura, y la Argentina era también un viejo amigo, un país de fundadores e inmigrantes como EEUU, un país con el que compartían un enorme potencial humano y nacional en la experiencia del nuevo mundo. El hecho de que se produzca un conflicto de tales proporciones y que se produzca, en nuestro hemisferio cuyos países han durado tanto tiempo compartiendo compromisos recíprocos de bienestar y de paz, produce a los EEUU la más grave preocupación.

Es natural, por lo tanto, que los Estados Unidos hagan un esfuerzo especial para ayudar a la Argentina y a Inglaterra a solucionar el caso.

El dilema de los Estados Unidos fue expresado por el Secretario de Estado, Alexander Haig en un discurso ante la Organización de los Estados Americanos, el 27 de Mayo cuando dijo que fue de la Gran Bretaña que Estados Unidos sacó la inspiración para muchas de sus instituciones más valiosas. La mayor parte de los norteamericanos estuvieron al lado de Gran Bretaña en las dos guerras mundiales de este siglo. Gran Bretaña es un aliado principal en la Alianza con Europa, que constituye la primera línea de defensa de la civiliza

ción occidental contra los peligros de la agresión soviética. Argentina es una república americana, que como Estados Unidos, fue fundada sobre el principio republicano de que todos los hombres son creados iguales. Es una nación de inmigrantes y colonizadores cuya cultura y civilización han tenido desde hace tiempo el respeto de los EEUU y del mundo.

Por su parte, los EEUU no han adoptado ni adoptará ninguna posición respecto al motivo principal de la disputa, por ser completamente neutrales en la cuestión de quien posee soberanía. Ya que, hace 25 años en el acto de la firma en 1947 del acta final de la Conferencia de Río por la que se creó el Tratado de Río, la delegación de Estados Unidos así lo puntualizó, al mismo tiempo que expresó su posición de que el tratado carece de efecto en casos pendientes de disputas territoriales entre Estados Europeos y Americanos".

Del 2 al 30 de Abril, la posición fue de neutralidad y los esfuerzos de los EE.UU. eran encaminados a una solución pacífica y prevenir un conflicto armado en el Atlántico del Sur, pues según la Embajadora Kirkpatrick antes del día 2 de Abril, empezó el esfuerzo de los EEUU cuando ofreció a las partes los mejores oficios para encontrar una solución al incidente de las Georgias del Sur. Después de ese día, el Presidente Reagan y la Primera Ministro Thatcher le pidieron a los Estados Unidos su cooperación. Instruido a ese efecto por el Presidente Reagan, el Secretario de Estado Haig celebró dos sesiones en cada capital donde se discutieron con profundidad los problemas, y cuando se vió inminente la posibilidad de más intensas hostilidades, el 27 de Abril, se propuso un plan para solucionar el asunto.-

El plan norteamericano estaba basado en lo que se estimaba que las partes podían aceptar, y estaba inspira-

do concretamente en la resolución 502, por la que se pedía la suspensión de las hostilidades, el retiro de las tropas y un arreglo político en la disputa. El Gobierno Británico indicó que lo consideraría seria - mente aunque señalaron algunas dificultades para su total aceptación, pero no resultó aceptable para la - Argentina. Inmediatamente, después de hablar con el Secretario HAIG, el Presidente BELAUNDE, del Perú, - tomó la iniciativa de presentar un plan de paz simple, pero que también estaba esencialmente de acuerdo con la resolución 502. El día 5 de Mayo el Perú entregó una minuta del Plan a Buenos Aires, enviando el mismo texto a Londres. Inglaterra declara que estudiaría - con seriedad la proposición del Perú, pero la Argentina decidió no considerarlo al tiempo que, con todo derecho, por supuesto, pedía al Secretario General que- interviniera en el asunto".

Por su parte, el Secretario de Estado HAIG manifestó que después del 2 de Abril, tanto el Presidente GAL - TIERI como la Primer Ministro THATCHER, pidieron a - los Estados Unidos que viera si podía prestar asistencia. Siguiendo instrucciones del Presidente REAGAN , se emprendieron dos rondas de intensas discusiones en cada capital.

La primera reunión del órgano de consulta de la OEA - también fomentó una negociación pacífica. Reunidos - los Ministros de Relaciones Exteriores de las Américas, abogaron porque se mantuviera la paz y se preservara el imperio de la ley como base de nuestras relaciones internacionales.

Inmediatamente después, el Presidente del Perú BELAUNDE tomó la iniciativa de formular un plan de paz, amparándose también en los elementos fundamentales de - la resolución 502, y los EEUU trabajaron en estrecha consulta con él.

El Sr. HAIG indicó además sobre algunos de los factores específicos implícitos en sus gestiones para resolver esta disputa. El 27 de Abril, al surgir las perspectivas de hostilidades más intensas, Estados Unidos presentó una proposición, que representaba el mejor cálculo de lo que razonablemente podía esperarse que aceptaran las dos partes. La propuesta se basaba en la resolución 502.

La proposición abogada por la celebración de negociaciones sobre la eliminación de las islas de la lista de territorios sin gobierno propio, especificaba que el status definitivo de las islas debiera acordarse mutuamente, con el debido respeto para los derechos de los habitantes y para el principio de la integridad territorial. Y fundamentaba ambos en los propósitos y principios de la carta y en la resolución pertinente de la Asamblea General.

Estas negociaciones debían terminar para fines del año. Mientras tanto una autoridad transitoria formada por Argentina, Gran Bretaña y Estados Unidos, habría de supervisar la administración local tradicional , con el fin de que no se tomara ninguna decisión contraria al acuerdo. Los residentes argentinos de las islas participarían a este fin en los Consejos, en proporción a su número. Durante el período transitorio, los viajes, transporte y movimiento de personas entre las islas y el continente se habrían de alentar y facilitar sin perjuicio a los derechos y garantías de los habitantes.

La propuesta de autoridad transitoria de tres países debía hacerse sobre la forma de tener en cuenta los deseos e intereses de los habitantes y sobre el futuro papel de la Empresa de las islas Malvinas (Falkland Island Co.)

Si las negociaciones no terminaban en el tiempo fijado, se habría de pedir a Estados Unidos que iniciara una acción oficial de mediación-conciliación, con el fin de resolver la disputa en seis meses.

El Gobierno Británico indicó que consideraría seriamente la propuesta, a pesar de que la misma presentaba grandes dificultades; no obstante, la propuesta resultó inaceptable para Argentina.

El 5 de Mayo, se sometió un texto simplificado a Buenos Aires el mismo que demandaba:

- El cese de fuego inmediato.
- El retiro concurrente de las fuerzas y la no introducción de fuerza alguna.
- La administración de las Malvinas por un grupo de contacto hasta un arreglo definitivo, en consulta con los representantes elegidos de las islas.
- El reconocimiento de las reclamaciones conflictivas.
- El reconocimiento de las aspiraciones e intereses de los isleños se incluiría en el arreglo final.
- Las gestiones del grupo de contacto para garantizar que ambas partes llegaron a un acuerdo definitivo antes del 30 de Abril de 1983.

Gran Bretaña hizo patente que consideraría aceptar la propuesta Argentina se negó a considerarla, en lugar de ello pidió al Secretario General que utilizara sus buenos oficios como, por supuesto, tenía todo derecho a pedir.

En las negociaciones para resolver el conflicto, según HAIG su participación en él fue valiosísima en el sentido de que al menos aisló las cuestiones básicas involucradas y los puntos difíciles, que hasta ese momento habían continuado siendo inabordables en los esfuerzos por una solución para ambas partes.

El estancamiento se debió a la insistencia de Argentina en la demanda a priori de la transferencia de soberanía, bien como condición previa para negociaciones o como consecuencia de facto de la creación de condiciones sobre las islas.

A causa de la inhabilidad para resolver el conflicto, los EEUU decidieron apoyar a Inglaterra el 30 de Abril de 1982. Según HAIG, las decisiones del 30 de Abril incluyeron la orden del Presidente REAGAN, de suspender todas las exportaciones militares a la Argentina, la suspensión de la elegibilidad argentina para ventas militares de EEUU, la suspensión de nuevos créditos y garantías del Banco de Importación y Exportación y la suspensión de las garantías de la Corporación de Créditos de Productos Básicos para ventas de productos agrícolas a la Argentina. Además, dió instrucciones de que Estados Unidos respondiera positivamente a cualquier solicitud de apoyo material de parte de Gran Bretaña.

Para los EEUU esta decisión era difícil; según HAIG no era un paso que fuera bien acogido por la mayoría de los Gobiernos Latinoamericanos de habla hispana" . Además afirmó que para los Estados Unidos mantener un extenso periodo de ambivalencia en esta cuestión sería inapropiado, sería una violación de los principios fundamentales que su gobierno defendía y a la larga , con una perspectiva histórica, dañaría los vitales intereses de todos los Estados miembros del sistema hemisférico".

HAIG dijo que el Presidente REAGAN desde el principio de su gobierno expresó claramente el alto valor y estima que tenía al pueblo Argentino. Pero que no era solo su amistad y sus nexos con los dos países los que estaban en juego, ya que la guerra había puesto -

al Sistema Interamericano en estado de tensión. Agregó diciendo que algunos dicen que es una "guerra anticolonial", debido a que las islas estaban formalmente administradas como una colonia británica. Algunos dicen que era una guerra que enfrentaba a una república americana contra una potencia foránea, y que el Tratado de Río requería que todos sus miembros acudan en ayuda de la república americana. Otras dicen que es imposible hablar de colonialismo cuando un pueblo no es subyugado por otro y, como todos sabemos, no había tal subyugación en la isla. Otros dicen que no hay forma en que el sistema interamericano - que protege el orden regional basado en el imperio de la ley y la solución pacífica de las disputas- pueda interpretarse como que sanciona el primer uso de la fuerza armada para solucionar una disputa .

Con pleno respeto al parecer de las demás, EE.UU. tenía una posición claramente definida, ya que el primer uso de la fuerza no provino de fuera del hemisferio, este no es un caso de agresión extracontinental contra lo cual todos estaban comprometidos a hacer causa común.

Y según el Presidente de los EE.UU. en un discurso el 14 de Mayo dijo que: no puede permitirse que Argentina se apodere de las Malvinas por la fuerza. No se puede pasar por alto el hecho de que el agresor fue Argentina, que mediante la fuerza militar invadió las islas, que administra Gran Bretaña. Se tiene que establecer que esto no puede suceder en el mundo, que el imperio de la ley prevalece, no el imperio de la fuerza".

Y finalmente, la posición de los EE.UU. fue expresada por la Embajadora Kirkpatrick, quien dijo en las Naciones Unidas el 22 de Mayo que los Estados Unidos insistían en el principio de que el uso de la fuerza pa

ra arreglar disputas no se debía permitirse en ninguna parte y especialmente en este hemisferio donde un número importante de disputas territoriales queda por resolverse diplomáticamente. Para los Estados Unidos, la crisis de las Malvinas ha sido y todavía es un acontecimiento especialmente doloroso y trágico. Los EE.UU. tienen una alianza de largos años y además de eso, las más estrechas relaciones de amistad con la Gran Bretaña, país del que derivan sus instituciones políticas, legislación e idioma. Pero ni por un momento habían olvidado sus vínculos geográficos, económicos y políticos con sus vecinos latinoamericanos. Los EEUU no solamente se interesan en este hemisferio, son parte de él y comparten muchas de las aspiraciones, metas y sueños de todas las naciones de las Américas. La propia cultura de los Estados Unidos y su sociedad están profundamente influidas por una creciente población hispánica. Jamás podrían volverse las espaldas o ser insensibles a las metas y aspiraciones hemisféricas que los EEUU mismos han promovido y defendido.

Es por eso que según la Embajadora Kirkpatrick trataron con tanta tenacidad de evitar el conflicto sobre las Malvinas, porque estaban esperando reducirlo y aislarlo vehementemente y ansiosos y listos para apoyar cualquier iniciativa diplomática realista que le pusiera término.

Mencionó además que los Estados Unidos habían llegado a apreciar cuan profundas fueron las raíces del conflicto, ya que Gran Gretaña, en posesión pacífica de las Islas Malvinas durante 150 años, había estado dedicada vehementemente al problema que los derechos de los habitantes deberían ser respetados en cualquier arreglo futuro sobre las islas. Nadie puede decir que esta actitud, procediendo de un país que ha otorgado

la independencia a más de 40 países en una y media generación, es una semejanza simple para retener la posesión.

Sin embargo, agregó que los EEUU sabían también cuan profundamente la Argentina estaba empeñada en recuperar las islas que ellos afirman que les fueron quitadas por fuerza ilegal. Esta no es una pasión repentina, sino una preocupación nacional largamente sostenida que también se remonta a hace 150 años, intensificada por el sentido de frustración de lo que Argentina opina fueron casi 20 años de negociación infructuosa.

Desde el inicio se ha reconocido ampliamente que el conflicto compromete principios básicos sin los cuales no puede subsistir un orden internacional pacífico. Esa fuerza no debe usarse para arreglar disputas salvo que el principio no sea respetado, en cuyo caso toda la comunidad internacional se verá expuesta al caos y al sufrimiento. Y salvo que se otorgue el derecho de legítima defensa, solamente aquellos países que utilizan la fuerza primero tendrán la protección de la ley.

5.- REACCION DE AMERICA LATINA

Todo conflicto emerge de intereses normalmente ligados política y económicamente; los mismos que varían, dependiendo de la coyuntura, por el incentivo cívico-patriórico de origen fundamentalmente histórico, al que no podemos negarle su ascendencia cultura y ocasionalmente racial. No se pretende hacer una apología de la guerra pero se tratará de no abstraer la decidida influencia de estos factores en el análisis de este conflicto y sus repercusiones internacionales.

La solidaridad es propia de la conducta humana y está estrechamente ligada a factores sentimentales y a su interrelación social, y es tanto mas sensible cuanto más se identifica cultural, histórica, política y económicamente; esto explica en su generalidad el comportamiento latinoamericano con la Argentina, al que no ha habido necesidad de estimularlo con posturas demagógicas sino por el resultado de estas afinidades.

La crisis del Atlántico Sur ha tenido la virtud de galvanizar la solidaridad y estimular el nacionalismo latinoamericano, evidenciado por una serie de actitudes consecuentes con intereses comunes, que han surgido en forma espontanea y vigoroza en todos los países de orígen ibérico.

Al convocarse el organismo de consulta de la Organización Regional, la mayoría de los países situados al sur del Río Bravo se pronunciarón en apoyo a la invocación, hecha por la Argentina, del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, abreviadamente conocido por el TIAR. Del consenso continental sólo sorprendió la abstención de Colombia y no podía extrañarse la actitud de Estados Unidos así como la de Trinidad y Tobago por su influencia aún latente de ser ex-colonia del Reino Unido.

La abstención de la República de Colombia, en la votación a favor de la convocatoria a la reunión de consulta de cancilleres americanos, dentro del marco del TIAR, ha dado lugar a controvertidas interpretaciones; pero a decir del portavoz del gobierno colombiano, "Colombia es solidaria dentro de la paz. Por eso no está dispuesta a realizar ninguna acción que empuje a dos naciones amigas hacia un conflicto bélico de incalculables consecuencias para ellas mismas, para el continente y para la paz del mundo. Atendiendo a esas razones, y además, teniendo en cuenta que la propia Organización de los Estados Americanos, por consenso, está adelantando esas gestiones de buenos oficios el Secretario de Estado de los Estados Unidos, Alexander Haig, y que una postura precipitada al respecto podría echar a perder esas gestiones de mediación, ha decidido abstenerse en la votación que se presentó en la OEA, pensando, como dijo el Embajador Bernal al final de su intervención, siempre en los altos intereses de la organización, del derecho internacional y de la convivencia pacífica entre los pueblos".

Es por eso que Colombia, antepone las negociaciones a la fuerza, considerando que las fórmulas coercitivas tienen precaria duración, porque el estado que debe someterse al poderío de otro, sólo espera una nueva oportunidad para revivir el conflicto; consecuente con esta concepción, esta nación, defiende la causa argentina en su reclamación ante el Reino Unido y está permanentemente dispuesta a reiterarlo ante las Naciones Unidas, haciendo ver a la comunidad internacional que las controversias deben resolverse en la mesa de negociaciones, dentro de las normas del derecho internacional y sin darle ninguna beligerancia a la fuerza. Por ello es que fue claramente definido por Colombia que tanto la Argentina como Gran Bretaña se habían colocado en una situación de fuerza, "la primera al ocupar militar

mente un territorio en disputa y la segunda al enviar su flota con propósitos bélicos para reconquistarla". No obstante, es oportuno dejar constancia que Colombia, en la actualidad, es sujeto de reclamo por un área territorial que Venezuela considera de su legítima propiedad, dejando entrever una lógica consecuencia de su posición con respecto al conflicto de las Malvinas.

Tal vez uno de los paises de latinoamérica que fue objeto de una serie de especulaciones, corresponda a la República de Chile, la que antes del 2 de Abril, a través de sus gobernantes, había jugado una comprensible ambigüedad, que preocupaba a los argentinos y a extraños; - sea por el incremento del comercio entre el sector privado de Chile y los ganaderos malvinenses, como tolerando que un jefe naval, el Almirante Francisco Ghisolfo, planteara un Sistema de Defensa del Atlantico Sur excluyendo a la Argentina e incluyendo a Ingraterra. La posición chilena y la situación posterior a esta fecha, - es que Chile además de realizar una apreciación del conflicto anglo-argentino con pasividad y distanciamiento, como si se tratara de acciones bélicas realizadas en alguna isla del lejano oriente, manifestaba su notoria antipatía hacia los argentinos. Detalles que han caracterizado el enfoque de todos los medios de comunicación - chilenos, que trasluce a las claras la preocupación de ese país se aprecian en un artículo titulado "LA GUE - RRA DE GALTIERI", donde se dice que, "si hay un hecho - lateral digno de estudio, es el inusitado apoyo que el Perú ha dado a la Argentina", para los analistas este - "no es simplemente un espaldarazo de una nación hermana sino que hay algo mas",para proseguir", dice: "algunos analistas chilenos, casi tímidamente, han sugerido la posible existencia de un pacto, no diplomático sino castrense, que uniría a países con los que tene - mos fronteras comunes. Es difícil predecir la naturale

za del o los pactos, ya que estos -como nos ha enseñado la historia- suelen ser secretos". Reflejando lo que fué y es el sentir del gobierno del mapocho, se afirma que - la posible existencia del pacto Lima-Buenos Aires "ha de sestabilizado la confianza internacional en el cono sur". No obstante, oficialmente el embajador chileno en el Perú afirmaba que "la posición de Chile respecto de las - Malvinas está ampliamente documentada, desde hace muchos años, en la historia y el acontecer diplomático. Nuestra actitud no es ni ha sido de orden táctico; empero frente a los graves acontecimientos recientes y por los riesgos que ellos entrañan hoy para la paz continental, mi go -- bierno ha creído del caso poner énfasis en el imperio del derecho internacional y en su permanente adhesión a la - solución pacífica de las controversias".

Tanto Chile como Brasil, no dieron énfasis en la soberanía argentina sobre las Malvinas sino en la necesidad de una salida jurídica o negociada de la crisis en el apoyo a la Argentina.

Con respecto a Chile, el "low profile" se impuso sobre las afinidades ideológicas de su gobierno con el de la - Argentina, pues comparten la misma Doctrina de Seguridad Nacional y la misma filosofía económica, que presenta una clara connotación precautoria. Así lo demostró la escueta comunicación oficial del 3 de abril, en la que el gobierno expresó "su profunda preocupación por los hechos ocurridos en el área y reafirma su invariable apego a las normas del Derecho Internacional y la solución pacífica de las controversias".

En cuanto a Brasil, parece haber ocasionado desconfianza y preocupación en los militares argentinos, quienes esperaban un apoyo más vigoroso. Sin embargo impuso un "pragmatismo responsable" mediante una estrategia diplomática dirigida a no irritar a Gran Bretaña, mientras que con el tiempo hacía crecer su influencia moderada. Este gra-

sur. También se había comprometido con Argentina a [illegible] los efectos del embargo comercial dispuesto por la CEE a no aprovechar ésa intempestiva oportunidad comercial.

En un alto grado de solidaridad política se destacaron - los paises de Perú y Venezuela. El primero ofreciendo so luciones moderadoras y solicitando treguas, a partir del reconocimiento de la argentinidad de las Malvinas. El se gundo, iniciando una rotunda crítica a la resolución 502 del Consejo de Seguridad de la ONU, que "pasa por alto - la causa primigenia del problema, como es el despojo te rritorial consumado por la potencia colonial ocupante". Además, el gobierno venezolano anunció que, de concre - tarse un enfrentamiento bélico, adoptaría sanciones eco- nómicas contra Gran Bretaña; anularía el proyecto de com pra de aviones Hawk, así como la dotación de los imple - mentos para sus aviones Canberra y sus destructores de - origen británico. Estos dos países, más Bolivia, Colom - bia y Ecuador, emitieron una declaración como Grupo Andi no, manifestando su preocupación por las sanciones econó micas de "algunos paises industrializados" contra Argen- tina y sosteniendo que las mismas "deben suprimirse".

Quien analice fríamente, desde cualquier prisma, las - circunstancias históricas que dan lugar a declaraciones, actas, tratados, etcétera, convendrá que ellas estan a - fectadas por intereses que con el tiempo son dependien - tes de las intenciones de los paises que deciden la suer te del mundo; los llamados Países no Alineados manejados por países que directa o indirectamente se encuentran "a lineados" a intereses comunistas; la Organización de Es- tados Americanos, con "América para los americanos", no ha cumplido los fines para la que fue creada, con tanta fé y con tantas ilusiones por lo que el papel global de

la OEA, debería ser objeto de un análisis más profundo. Por ahora, es evidente que en el marco del conflicto de las Malvinas, su desempeño fue hundido en las profundidades del mar, por los misiles de la realidad objetiva, de la confrontación histórica; y tanto el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, como la Junta Interamericana de Defensa, que tiene como la OEA su sede en la capital de los EE.UU., han quedado en desuso antes de su aplicación efectiva, cayendo en saco roto la solidaridad y el nacionalismo latinoamericano.

6. COMENTARIOS FINALES

Por todo lo expuesto se puede calificar como difícil, complicada y crítica: la situación planteada por la recuperación de la soberanía argentina sobre las islas Malvinas. Y es exacto ya que desde hace varias décadas la historia continental no registra un hecho con tan vasta repercusiones geopolíticas, estratégicas, jurídicas y diplomáticas.

La situación planteada en el Atlántico sur fue muy difícil para los dos principales protagonistas, y para los Estados Unidos que también enfrentó una situación delicada en un mundo tensado por distintos conflictos regionales. Sus obligaciones con Inglaterra en la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y por el hecho geopolítico de que su supervivencia está íntimamente relacionada con una Europa occidental fuerte y unida y no a los intereses latinoamericanos, lo llevó a la conclusión de que su seguridad está más próxima al destino de Gran Bretaña que a los países del sur del río Bravo.

Ello implica que haya sustentado impedir la reunión de consulta por el TIAR y su interés por continuar afirmando su papel de mediador en el conflicto.

Pero debería coincidirse en que la conducta política de EE.UU., no ha sido muy transparente y ha debilitado su relación con América Latina. Su estrategia ha generado una situación de consecuencias imprevisibles ya que, nada será igual en la relación entre nuestro continente y EE.UU.

En lo que se refiere a vías de transporte, el espacio del Atlántico sur identificado por la Argentina como sudoccidental tiene tres accesos; por el Atlán-

-tico norte, el Pacífico y el Indico. Los dos últimos, a través de Magallanes y el Cabo de Buena Esperanza, constituyen parte de los catorce puntos de estrangulamiento del comercio marítimo mundial, y tienen ambos su particular importancia, a pesar de las limitaciones de navegabilidad, debidas tanto a la ubicación de esos accesos en relación con los puertos de orígen y el destino del comercio internacional, cuanto a la vulnerabilidad de los canales de Suez y Panamá.

Aun así los accesos por el Atlántico sur resultan actualmente los más utilizados y confiables.

No sólo eso: gran parte del desplazamiento de la flota soviética del Norte, del Báltico, Mar Negro y del Océano Pacífico en el Este utiliza el Atlántico Sur porque le permite una mayor amplitud de maniobra y libertad de movimientos.

Maján sostuvo que un poder marítimo podía controlar el comercio mundial si se controlaban los puntos estratégicos tales como Suez, Gibraltar, Ceylan, Singapur y Hong Kong, algo que logró Gran Bretaña y su poder marítimo.

Con obstinada perseverancia, Gran Bretaña ha perseguido el dominio de esos accesos estratégicos. Tuvo éxito. Colonizó e instaló bases militares en esos puntos y el pabellón británico es hegemónico en las aguas de las principales puertas marítimas o en sus inmediaciones. Lo es en Gibraltar, canal de Sicilia, Aden y en el estrecho de Bab-El Mandeb. El archipiélago de las Malvinas, punto de recalada obligatoria de las expediciones antárticas británicas, ocupa una posición clave ante el estrecho de Magallanes, el Canal de Beagle, la Antártida y sobre el flanco oeste de la vía de abastecimento petrolero de la -

OTAN, circunstancias que le permitan a Gran Bretaña jugar un papel de importancia en la defensa del A - tlántico sur y disponer de posiciones proyectivas a la finalización de la firma del Tratado Antártico.

Como zona de proyección de poder, las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur constitu - yen un arco de seguridad del área sudoccidental del Atlántico sur y base de proyección estratégica para su dominio.

Su recuperación le hubiera restituído a la Argentina el virtual monopolio que la geografía atribuyó a sus costas australes.

Le habría otorgado el dominio del paso más oriental hacia el Indico ubicado entre las islas Crazet y la Antártida.

Asimismo le habría sustraído valor geopolítico a - las islas Lenox, Picton y Nueva, puntos de fricción con Chile. debilitando además el control Chileno de los accesos de Magallanes, Beagle y Drake.

Finalmente hubiera reforzado la presencia política argentina en las inmediaciones de los vastos territorios helados de la disputada Antártida y sus insospechadas riquezas, ya que habría conllevado implícita la influencia argentina en el tráfico oceánico en esta área geográfica esclava de los transportes periféricos.

No se agotan allí los datos de la realidad que jerarquizan al archipiélago de las Malvinas como zona de importancia estratégica y geopolítica. Como fuente de recursos, las islas se encuentran en un área inmensamente rica en proteínas debido a sus reservas de algas marinas con posibilidades inme -

diatas de explotación a la abundancia de Krill y a las acumulaciones de ferromanganeso en el lecho marino.

A eso se suman las posibilidades de existencia de una gigantesca cuenca petrolífera ubicada precisamente entre la Argentina continental y las islas Malvinas, una zona que abarca aproximadamente unos treinta y ocho mil kilómetros cuadrados.

Esa eventual riqueza petrolífera adquiere mayor relevancia si se recuerda que Gran Bretaña logró en menos de un lustro independizarse de la OPEP gracias a la producción de los yacimientos del mar del Norte. Por su parte, la mayoría de los países industrializados están amenazando a ganar la batalla del petróleo al lograr equilibrio entre la oferta y la demanda, la creciente utilización de fuentes alternas de energía y la competencia de los países no integrados a la OPEP.

Es decir que para Gran Bretaña, una explotación de petróleo en las Malvinas no sólo prolongaría el lapso de autoabastecimiento británico sino que podría convertirlo en país exportador acelerando la ruptura definitiva del monopolio de la actual organización de exportadores de crudo.

Son ésas las razones que explican la política británica y su reacción frente a la decisión argentina.

Más allá de estas alternativas, todo análisis futuro deberá partir del supuesto que el conflicto por las Malvinas ha provocado un cambio geopolítico de la posición latinoamericana en el mundo de las relaciones internacionales.

Europa no ha vacilado en castigar a la Argentina apo

yando la política de Gran Bretaña. Estados Unidos, por su parte, ha dejado en claro que sus intereses de seguridad están con el Viejo Mundo.

América latina ha sido coherente y ha dado su apoyo solidario a la causa argentina.

D. HECHOS POLITICOS Y MILITARES MAS IMPORTANTES DEL CONFLICTO A PARTIR DEL 18 DE MARZO

MARTES 18 MARZO

- Desembarcan 39 argentinos en la isla SAN PEDRO de las GEORGIAS DEL SUR, para desmantelar viejas factorías ballleneras, adquiridas por una firma comercial argentina; tal grupo fue transportado en el buque de la Armada A.R.A. BAHIA BUEN SUCESO.

LUNES 22 MARZO

- El Ministro de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña califica de ilegal el "Desembarco" en comunicado oficial dirigido al Gobierno Argentino.

MARTES 23 MARZO

- El Gobierno de Argentina pone en conocimiento del Gobierno Británico, que presentará a la "ONU" un reclamo por estancamiento de las negociaciones sobre las islas Malvinas.

JUEVES 25 MARZO

- Se inicia la Tensión Diplomática tanto en Buenos Aires como en Londres, se informa que la nave Británica de Investigación Antártica "Endurance" habría salido con dirección a las GEORGIAS DEL SUR (ISLA SAN PEDRO) presumiblemente para desalojar a los argentinos, no confirmándose el transporte de infantes ingleses.

VIERNES 26 MARZO

- Un Batallón de Infantes de Marina a bordo del A.R.A. "BAHIA PARAISO" zarpan de la base naval de "Mar de Plata" con rumbo a Georgias del Sur (Isla San Pedro), los mismos que son acompañados por las Corbetas Misileras "DRUMOND y GRANVILLE".

SABADO 27 MARZO

- Arribo a las cercanías de las Islas Georgias del Sur del ARA. "GRANVILLE", "DRUMOND" y "BAHIA PARAISO".

DOMINGO 28 MARZO

- Zarpa del Puerto Belgrano con rumbo sur el Portaviones "25 de Mayo" (BI) con aviones "SKYHAWK A-4", acompañado del destructor misilero "HERCULES", Corbetas Misileras, un Buque Transporte con 20 vehículos, un Batallón de Infantes de Marina, Secc. de Comando Anfibio, Secc. de Buzos Tácticos y efectivos del Ejército (1 Batallón).
- Dos compañías de Ejército Argentino desembarcan en la Isla SANDWICH del Sur y GEORGIAS.

MARTES 30 MARZO

- Londres informa el envío del Submarino Nuclear "SUPERB", así como desde Bélice zarpa el Destructor "[illegible]".

MIERCOLES 31 MARZO

- El Gobierno de Londres comunica que ha enviado un submarino nuclear y la BBC comunica que una flotilla de buques de guerra se prepara a zarpar.

JUEVES 01 ABRIL

- La flota Argentina inicia la aproximación a los objetivos previamente seleccionados (Isla Soledad, San Pedro).

VIERNES 02 ABRIL

- En horas de la madrugada se procede al desembarco en las Islas "Soledad" y "San Pedro", llevado a cabo por el transporte A.R.A. "CABO SAN ANTONIO", desembarcando ocho embarcaciones de transporte de Tropas y dos de vehículos. Tomar la cabecera de playa posteriormente el Aeropuerto de Puerto Stanley (Puerto Argentino) y el Puerto propiamente dicho.

- Arribo de Aviones C-130 con personal del Ejército, así como helicópteros del portaviones "25 de Mayo" a Puerto Stanley o Puerto Argentino consolidando posiciones y reduciendo al personal inglés.

- En la Isla San Pedro (Georgias del Sur) la operación de desembarco se cumplió simultáneamente, habiendo sufrido Argentina la Baja de tres Infantes de Marina; así como la destrucción de un helicóptero y daños a una unidad misilera.

- El Petrolero HMS "TIDEPOOL" arriba al Puerto de Arica (Chile) con tripulación mixta (Inglesa-Chilena) y Pabellón Inglés, no siendo recibido oficialmente por el Gobierno Chileno.

SABADO 03 ABRIL

- Gran Bretaña suspende el intercambio comercial con Argentina.

- El DD. "EXETER" de la marina inglesa, cruza el Canal de Panamá del Atlántico al Pacífico.

DOMINGO 04 ABRIL

- El Gobierno de Inglaterra anuncia que utilizará sus fuerzas militares para recuperar las Islas Malvinas.

- El Gobierno de Argentina recurre a la OEA en busca de solidaridad Latinoamericana.

LUNES 05 ABRIL

- 40 Buques de Guerra Británicos, incluyendo los Portaviones "HERMES" e "INVINCIBLE" portando aviones SEA HARRIER y un número no conocido de helicópteros zarpan de Inglaterra hacia las Islas Malvinas.

- Renuncia del Ministro de Relaciones Exteriores Inglés Lord Carrington, quien es reemplazado por Fran

cis Pym.

MARTES 06 ABRIL

- Se congela el capital Británico en Argentina.

- El Departamento de Estado Norteamericano oficializa la propuesta de buenos oficios para resolver la crisis de las Malvinas.

- La República de Colombia solicita la reunión de los miembros de la OEA.

- El Gobierno Argentino y Británico aceptan la mediación de los Estados Unidos.

MIERCOLES 07 ABRIL

- La comunidad económica Europea suspende la importación de productos Argentinos.

JUEVES 08 ABRIL

- El Secretario de Estado Norteamericano Alexander Haig, inicia conversaciones en Londres.

VIERNES 09 ABRIL

- La OEA convoca una reunión de sus miembros.

- Haig se reune con el Presidente Argentino General Leopoldo GALTIERI, para regresar luego a Londres con nuevas propuestas.

- El Petrolero HMS "TIDEPOOL" en horas de la madrugada cruza el canal de Panamá del Pacífico al Atlántico, para unirse a la flota inglesa que navega rumbo a las Islas Malvinas.

DOMINGO 11 ABRIL

- El Embajador de Rusia en Argentina Serguei Strigamov se reune con el Ministro de Relaciones Exteriores Argentino,

sin conocerse lo tratado.

LUNES 12 ABRIL

- Inglaterra dispone el bloqueo militar Británico a las Islas Malvinas, 200 millas desde el centro de las Islas.

- Inglaterra solicita la reunión del Consejo de Seguridad de la ONU.

MARTES 13 ABRIL

- Haig fracasa en sus negociaciones tanto en Inglaterra - como en Argentina y regresa a Washington.

MIERCOLES 14 ABRIL

- Dos patrulleras Argentinas rompen el bloqueo y llegan a las Islas Malvinas.

JUEVES 15 ABRIL

- El Gobierno del Perú presenta oficialmente su propuesta a Inglaterra de una Tregua de 72 horas con Argentina, para que Haig gestione la paz en un clima óptimo.

- El Presidente GALTIERI conversa telefónicamente con el Presidente Norteamericano Ronald Reagan, y este advierte a la URSS que no intervenga en el conflicto.

- La flota Británica arriba a la Isla Ascención, lugar - de reabastecimiento.

SABADO 17 ABRIL

- Haig y el Ministro de Relaciones Exteriores Nicanor Costa Méndez mantienen conversaciones sobre el conflicto.

DOMINGO 18 ABRIL

- Haig y Costa Méndez continúan las conversaciones sobre el conflicto.

- 29 soldados ingleses capturados: en las Islas Georgias 22 y en el Puerto Stanley 7, fueron trasladados a Montevideo por vía Aérea; así como 13 Científicos que realizaban estudios en las Islas Malvinas.

LUNES 19 ABRIL

- Zarpa la flota Británica de la Isla Ascensión con rumbo a las Malvinas.

- Buque Auxiliar "NORTLAND" zarpa de Inglaterra a la zona del conflicto transportando 900 paracaidistas.

MARTES 20 ABRIL

- El Consejo de la OEA acepta la petición de Argentina de recurrir al Tratado de Asistencia Recíproca (TIAR).

MIERCOLES 21 ABRIL

- El Comandante de la Fuerza Aérea Argentina en gira por las Bases Aéreas Australes, desmienten la presencia de aviones extranjeros en Argentina, particularmente Peruanos de origen Soviético.

JUEVES 22 ABRIL

- El Presidente GALTIERI visita las Islas Malvinas, mientras continúan los aprovisionamientos vía aérea y marítima.

VIERNES 23 ABRIL

- Ubicación de la flota Inglesa por un Boing 707 Argentino en las coordenadas (19° 39'S) y (21° 35' W)

SABADO 24 ABRIL

- Un helicóptero "SEAKING" de la Armada Inglesa efectuando ejercicios cae al mar por efectos del ma tiempo.

DOMINGO 25 ABRIL

- Las Fuerzas Británicas desembarcan en las Islas Georgias del Sur y causan averías al Submarino "SANTA FE".

LUNES 26 ABRIL

- Cuatro barcazas de desembarco ingleses son destruídos - por minas en Islas Georgias del Sur.

MARTES 27 ABRIL

- El Presidente Reagan presenta su último plan de paz.

MIERCOLES 28 ABRIL

- El Gobierno Inglés anuncia que establecerá zona de total exclusión en un radio de 200 millas alrededor de las Islas Malvinas a partir de las 07:00 horas del día 30.

- Una Agencia semioficial Argentina anuncia el hundimiento del Destructor Británico "EXETER", el abatimiento de un- helicóptero y el abandono del buque por su tripulación - en las operaciones de Georgias del Sur.

- El Ministro de Defensa Británico niega que el DD. "EXE - TER" haya recibido daños en aguas de Georgias del Sur.

- El Ministro de Defensa Británico anuncia que la entrega del Petrolero HMS TIDERPOOL a Chile ha sido postergada, para permitir la incorporación de dicha unidad al apoyo de la Fuerza Británica en el Atlántico Sur.

JUEVES 29 ABRIL

- Fracasa la gestión mediadora Norteamericana.

- El Gobierno de Argentina anuncia que considera hostiles a todos los buques y aviones británicos que se encuentran dentro de las 200 millas marítimas de continente, las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

VIERNES 30 ABRIL

- El Gobierno de los Estados Unidos se pronuncia oficialmente en favor de la República de Inglaterra.

- Se inicia el bloqueo Inglés sobre las Islas Malvinas.

SABADO 01 MAYO

- A las 04:30 horas las Fuerzas Británicas inician ataque a las Islas Malvinas intentan un desembarco helitransportado con apoyo de unidades de superficie, [illegible] aviones "HARRIER" y "VULCAN" bombardean el Aeropuerto de Puerto Argentino y Goose Green, fracasando en sus intentos, los ataques son repelidos por la artillería terrestre y por la aviación argentina.

- La Fuerza Aérea Argentina inició sus ataques a la flota Inglesa.

- Dos aviones Mirage son abatidos por la flota Inglesa en la Isla SOLEDAD.

- Un avión CANBERRA es abatido por la flota Inglesa en la Isla SOLEDAD.

- Un avión "PUCARA" es abatido por un helicóptero "SEAKING" Inglés en Puerto Darwing.

- Un avión "DAGGER" es abatido por la flota Inglesa en la Isla Soledad.

- Tres Fragatas son averiadas en zona de las Islas Malvinas por Unidades Aéreas Argentinas.

- Siete aviones "SEA HARRIER" Ingleses fueron contraatacados por efectivos desde tierra en las Islas Malvinas, de los cuales tres fueron abatidos y cuatro por Confirmar.

- Dos helicópteros (se desconoce el tipo), son abatidos por efectivos desde tierra en las Islas Malvinas.

DOMINGO 02 MAYO

- Aproximadamente trece buques británicos son avistados en las inmediaciones de las Islas Malvinas, encontrándose entre éstos el Portaviones "INVENCIBLE" y "HERMES".
- Las Fuerzas Británicas intentan un Desembarco Helitransportado, en la Isla Soledad con apoyo de Unidades de Superficie y aviones "SEA HARRIER" fracasando nuevamente en su intento; los ataques son repelidos por la artillería Argentina y por aviones "PUCARA" Argentinos.
- Un Avión "PUCARA" es abatido en Puerto Darwing, por aviones Ingleses.
- A las 20.00 Z el Crucero General Belgrano es atacado y hundido en la Isla de los Estados, por el Submarino Inglés "CONQUEROR", con dos torpedos "TIGER FISCH", fuera del área de exclusión.
- Una Patrullera Argentina es hundida por un helicóptero "SEA KING" en la Isla de los Estados.
- El Portaviones "HERMES" es averiado en el sistema de elevación y rampa por Unidades Aéreas Argentinas en las Islas Malvinas.
- Una Fragata Inglesa es averiada por Unidades Aéreas en las Islas Malvinas.

LUNES 03 MAYO

- El Buque aviso "SOBRAL" es averiado por dos helicópteros sea LyNK Ingleses en Puerto Deseado.
- El Gobierno Argentino confirmó el ataque y hundimiento del Crucero "BELGRANO".

MARTES 04 MAYO

- La Cancillería Peruana da a conocer el Plan de Paz presentado a consideraciones de Inglaterra y Argentina.
- La Marina Chilena con autorización de su similar Argenti

- El Gobierno de los Estados Unidos promete a Inglaterra todo su apoyo para desalojar a las Fuerzas Argentinas de las Malvinas.

  Dos aviones SEA HARRIER desaparecidos por mal tiempo en las cercanías de Puerto Stanley.

VIERNES 07 MAYO

- Inglaterra extiende su bloqueo aéreo y naval de las Is las Malvinas a las costas continentales Argentinas, hasta una distancia de 12 millas.

SABADO 08 MAYO

- Retornó a Punta Arenas el Barco Rompehielo chileno "PILOTO PARDO" conduciendo tres cadáveres del Crucero General BELGRANO, hundido el día dos.

DOMINGO 09 MAYO

- Los Infantes Argentinos tomados prisioneros en las Islas Georgias del Sur son trasladados a la Isla ASCENSION.
- El Buque Factoría "NARVAL" es hundido por aviones Ingle-

ses en las Islas Malvinas y ametralladas posteriormente - las Balsas de salvamento (buque espía para los ingleses).

- Un helicóptero PUMA es abatido por un avión inglés SEA HARRIER en el Estrecho de SAN CARLOS.
- A las 04.40 Z se produce un bombardeo sobre Puerto Stanley y Puerto Darwin.

MARTES 11 MAYO

- El Gobierno de Gran Bretaña solicita a Estados Unidos la Provisión de aviones Cisterna, el mismo que anuncia que dicha petición será considerada.
- El Trasatlántico "QUEEN ELIZABETH", zarpa del Puerto Inglés de South AMPTON con destino a las zonas de las Malvinas, transportando 3,000 infantes incluídos los NEPALESES "GURKHAS".

MIERCOLES 12 MAYO

- Dos aviones SKyhawk son abatidos por la flota Inglesas en la zona de exclusión (Islas Malvinas).
- El Destroyer BRILLANT, es hundido en la zona de exclusión, por Unidades Aéreas Argentinas.
- El Destroyer "BROADWORD" es averiado por Unidades Aéreas Argentinas en la zona de exclusión.
- Un helicóptero SEA KING Inglés es abatido por la A.A.A. en las Malvinas.

JUEVES 13 MAYO

- 188 Infantes Argentinos hechos prisioneros en las Islas Georgias del Sur arribaron por vía aérea a Montevideo - URUGUAY, procedentes de la Isla de la ASCENSION.

VIERNES 14 MAYO

- A bordo del Buque de la Armada Argentina "PILOTO ALSINA", arriban a Buenos Aires procedentes de Montevideo los 188

Infantes Argentinos que estuvieron prisioneros.

- La Primera Ministro Británica Margaret THATCHER, declara terminantemente que la cuestión de la soberanía del Archipiélago de las Islas Malvinas debe ser negociada a lo que se niega Argentina; situación que dificulta la mediación de la ONU.
- El Gobierno de la Unión Soviética advierte a Gran Bretaña que considera ilegales la zona de exclusión aérea y marítima en torno a las Islas Malvinas.
- La Marina Argentina acepta el ofrecimiento de su similar Chilena, para que el Rompehielo "PILOTO PARDO" con Base en Punta Arenas, coopere en caso sea necesario en la evacuación de los heridos de las Islas Malvinas.

SABADO 15 MAYO

- Tres aviones PUCARA estacionados en el Puerto Stanley son destruídos por bombardeo de la Flota Inglesa.
- El Transporte "ISLA DE LOS ESTADOS", es atacado y hundido por aviones Ingleses en la Isla de las Malvinas.
- El Buque Británico de apoyo logístico "SIR BEDIVERI" cruza el Canal de Panamá rumbo al Atlántico Sur para integrarse a la Flota Inglesa, conduce vehículos con oruga y personal de tropa.

DOMINGO 16 MAYO

- El buque de transporte argentino "BAHIA BUEN SUCESO" es averiado por aviones SEA HARRIER en las proximidades de las Islas Malvinas.
- El Pesquero "RIO CARCARAÑA" es averiado por aviones Ingleses en el Estrecho de San Carlos.
- Un avión SEA HARRIER es abatido por acción de la A.A.A. en las Islas Malvinas.

LUNES 17 MAYO

- El Gobierno Brasileño autoriza al buque Hospital Británico "HERALD" para que haga su entrada al Puerto de Río de Janeiro, para desembarcar heridos.

MARTES 18 MAYO

- El Secretario General de la OTAN, manifiesta que este Organismo mantendrá su total e incondicional apoyo a Gran Bretaña, aún cuando ese país radicalice su accionar bélico en las Malvinas.
- Un helicóptero SEA KING Inglés es dado por desaparecido a causa del mal tiempo en la zona de las Malvinas.

MIERCOLES 19 MAYO

- Informes de Prensa señalan la detención en Rio Gallegos de tres Oficiales y tres Sub-Oficiales Británicos, quienes habrían tenido como misión efectuar actos de sabotaje y/o espionaje.

  El barco de Transporte "CANBERRA" se une a la flota Inglesa.
- Un nuevo bombardeo naval se realiza al Sur de Puerto Stanley.

JUEVES 20 MAYO

- El Gobierno de Chile eleva una protesta Diplomática ante Gran Bretaña, por la violación de su territorio por un helicóptero SEAN KING, el cual fué encontrado destruído en las cercanías de Punta Arenas, más no así sus tripulantes.
- El Secretario General de la ONU anuncia el fracaso de su mediación para solucionar el conflicto. Simultáneamente en Londres se ha dado Vía Libre al Comandante de la Fuerza en el Atlántico Sur para iniciar acciones tendientes a recuperar las Islas Malvinas.

VIERNES 21 MAYO

- En horas de la madrugada 07.00 Z se efectúa un desembarco de aproximadamente 2,000 hombre o Infantes de Marina en la zona de Puerto San Carlos, bajo la protección de Unidades Navales, Helicópteros y aviones SEA HARRIER, estableciendo una cabecera de playa; simultáneamente se efectúan ataques aéreos y navales en Puerto Argentino Bahía Zorro y Puertc Darwing.

- Siete aviones MIRAGE, dos DAGGER, dos SKYHAW A-4c, tres - SKYHAWK A-4Q; tres PUCARA, tres helicópteros; un PUMA, un BELL y un CHINOOK, son abatidos por Unidades Aéreas y Navales Ingleses en Puerto San Carlos.

- Un Destructor Tipo 42, un Destructor DD. T. Broadsword y una Fragata ARDENT son hundidos por unidades aéreas Argentinas, en el Estrecho de San Carlos.

- Cuatro Fragatas son averiadas y cuatro Barcazas de Desembarco son destruídas por Unidades Aéreas Argentinas, en el estrecho de San Carlos.

- Tres aviones SEA HARRIER, y cuatro helicópteros SEA KING son abatidos por Unidades Aéreas Argentinas en el Estrecho de San Carlos.

SABADO 22 MAYO

- El Presidente GALTIERI se comunica telefónicamente con - su similar de Colombia y de Perú para tratar sobre la formula de paz presentada por el Presidente BELAUNDE.

- Una Patrullera Argentina es averiado por aviones "SEA HARRIER" en Puerto Argentino.

- Un avión SEA HARRIER Inglés es abatido por A.A.A. en el Canal de San Carlos.

DOMINGO 23 MAYO

- La Embajada Británica en el Uruguay señala que las aguas territoriales Uruguayas no están incluidas en la zona - de exclusión de las 12 millas.

- Un avión SKY HAWK es abatido por la Flota Inglesa en el Canal de San Carlos.
- Una Fragata ANTILOPE es hundida así como el Destructor ANTRIM más un buque de Transporte ingleses son averiados de consideración en el Estrecho de San Carlos por la acción de las Unidades Aéreas Argentinas.

LUNES 24 MAYO

- El Gobierno de Inglaterra reitera su posición de un cese del fuego condicionado al retiro de las Fuerzas Argentinas de las Islas Malvinas.
- Son localizados cerca de la ciudad de Punta Arenas (Chile) los tripulantes Británicos del helicóptero que fuera encontrado destruido el 20 de Mayo, se trata de un Oficial y de dos Sub-Oficiales, los cuales son entregados a la Embajada Británica en Chile. Los cuales posteriormente viajaron a Inglaterra.
- La República de Argentina solicita la reapertura de la XX Reunión de Consulta del TIAR.
- Dos Fragatas Inglesas más el barco de Transporte CANBErra, son averiados al norte del Estrecho de San Carlos por la Sección de Unidades Aéreas Argentinas.
- Un avión SEA HARRIER es abatido en Puerto Argentino por el fuego de la A.A.A. Argentina.

MARTES 25 MAYO

- Gran Bretaña informa oficialmente al Gobierno Uruguayo que considera al Río de la Plata como parte del Océano Atlántico y por consiguiente comprendido como zona de exclusión.
- Londres confirma el hundimiento de la Fragata Antílope.
- Tres aviones "SKY HAWK" son abatidos por la flota Inglesa en la zona de San Carlos.

- El Guardacostas "RIO IGUAZU" es averiado por aviones Ingleses en las Islas Malvinas.
- El HMS "CONVENTRY" Inglés es hundido y dos Fragatas son averiadas en las Islas Malvinas por acción de la Aviación Argentina.
- El Barco "ATLANTIC CONVEYOR" que aparentemente transporta 60 aviones es hundido por Unidades Aéreas Argentinas por acción del disparo de dos Misiles EXOCET.
- El Barco transporte "QUEEN ELIZABETH II" es averiado por acción de aviones CANBERRA Argentinos, al norte de las Islas Malvinas.
- Una Fragata Inglesa (se desconoce su nombre) es hundida en las Islas Malvinas por Unidades Aéreas Argentinas.
- Dos aviones Ingleses SEA HARRIER son abatidos en Puerto Darwin por acción de A.A.A.
- Un avión SEA HARRIER Inglés es abatido en el Estrecho de San Carlos por efectivos de tierra.
- Dos helicópteros SEA KING Ingleses son abatidos en Puerto Darwin por acción de efectivos de tierra.

MIERCOLES 26 MAYO

- El Consejo de Seguridad de la ONU aprueba por consenso para que el Secretario General reanude las negociaciones a fin de obtener un alto al fuego en un plazo de siete días.
- Argentina anuncia que el Buque Hospital Británico "UGANDA", ha sido avistado cerca a la entrada Norte del Estrecho de San Carlos, efectuando actividades impropias a su misión, por lo que advierte que podría ser atacado.
- El Canciller Argentino dijo que su país podría establecer relaciones más estrechas con Cuba y la URSS, declaración que causa una gran preocupación al Gobierno Norteamericano.

- Dos helicópteros SEA KING Ingleses son abatidos por efectivos de tierra en el Estrecho de San Carlos.

JUEVES 27 MAYO

- El Gobierno Argentino dispone que todos los Organismos dependientes del Estado deben vender a la dirección de Fabricaciones Militares todo material constituído por cobre y sus aleaciones en desuso.
- Fuentes Militares Argentinas dejan entrever que las Unidades Submarinas de la Armada ya estarían operando en la zona de las Malvinas y que en cualquier momento atacarían a las Fuerzas Británicas.

VIERNES 28 MAYO

- Las Fuerzas Británicas iniciaron un avance desde Puerto San Carlos hacia Puerto Argentino, apoyados por la acción de aviones SEA HARRIER y helicópteros así como por fuego naval de unidades de superficie.
- Fuerzas Argentinas inician un contraataque, obligando a las fuerzas Inglesas a retroceder hacia Puerto San Carlos. Estas acciones fueron apoyadas por la aviación Argentina.
- Aviones PUCARA son enviados a las Islas Malvinas como reemplazo de los que han quedado fuera de combate.
- Las Fuerzas Británicas reiniciaron su avance hacia Puerto Argentino con refuerzos helitransportados, logrando ganar terreno en cruentos combates.
- El Submarino Argentino SAN LUIS ataca a las Unidades Británicas frente a las Costas de las Malvinas desconociéndose los resultados.
- El Estado Mayor Conjunto Argentino notifica al Gobierno Británico por segunda vez, sobre la situación y actividades impropias que realiza el buque Hospital Británico "UGANDA" en la zona del Estrecho de San Carlos violando

las disposiciones del Convenio de Ginebra de 1949.

- El Ministro de Defensa Británico desmiente que el buque Hospital UGANDA esté siendo utilizado para apoyo a las Fuerzas Británicas en las Islas Malvinas; asimismo informó que las Fuerzas acantonadas en San Carlos luego de un rápido avance han logrado capturar Puerto Darwin y la Pista de Aterrizaje de GOOSE GREEN.
- El Trasatlántico "QUEEN ELIZABETH" arriba a las Islas GEORGIAS del Sur conduciendo 3,5000 Infantes, los que luego serían trasladados a las Malvinas en un buque de -- transporte.
- La reunión de Consulta del TIAR con la abstención de CHILE, COLOMBIA, TRINIDAD TOBAGO y ESTADOS UNIDOS, aprobó una Resolución de apoyo a la Argentina, dejando en libertad a los países de apoyar como "Juzguen Apropiado".
- Un avión PUCARA es abatido en Puerto San Carlos por Flota Inglesa.
- Una Fragata Inglesa es averiada en Puerto Darwin por acción de la Aviación Argentina.
- Dos helicópteros SEA KING son abatidos por efectivos de tierra en Puerto Darwin.

SABADO 29 MAYO

- Según un comunicado Argentino, las Fuerzas Británicas que han desembarcado en Puerto San Carlos hasta la fecha suman un total de 4,000 a 4,500 hombres.
- El Ministro de Defensa Inglés anuncia que han tomado 900 prisioneros Argentinos que se rindieron a los paracaidistas Británicos en GOOSE GREEN.
- Fuerzas Argentinas en Puerto Darwin y Ganso Verde fueron atacados por efectivos de la Flota Inglesa, perdiendo posteriormente el contacto radial con la zona de conflicto.

- Un avión SKYHAWK es abatido durante incursión aérea sobre territorio Argentino por las Fuerzas Inglesas.
- Dos helicópteros son abatidos por Unidades Aéreas Argentinas en el Estrecho de San Carlos.

DOMINGO 30 MAYO

- Inglaterra dió a conocer la muerte de 12 efectivos y de 31 heridos en la batalla por la captura de Puerto Darwin y Ganso Verde, agregando a la vez que fueron hechos prisioneros, 1250 Argentinos.
- Inglaterra ejerce severas presiones diplomáticas sobre Süd-Africa para impedir el envío de Armamento a la Argentina.
- El Gobierno Argentino mediante comunicado hizo conocer que desde el 02 de Abril de 1982 al 30 de Mayo del mismo año, el efectivo de muertos suman 82, heridos 106 y desaparecidos 342.
- La Embajada Israelí en Argentina, desmiente la noticia sobre el posible envío a través del Perú de Misiles "GABRIEL" de su país a la Argentina.
- El Gobierno de Inglaterra descarta ya la posibilidad de un alto al Fuego en las Malvinas.
- Inglaterra da a conocer el ataque de aviones Argentinos al buque Hospital Inglés "UGANDA"
- Inglaterra confirmó la captura de los Destacamentos de Douglas y Teal Inlet, en Isla Soledad.
- Un avión SKYHAWK es abatido por la flota Inglesa en la zona de exclusión.
- Cuatro aviones SKYHAWK A4-C y dos Super Etendart incursionaron sobre la flota británica, resultando seriamente averiado el Portaviones INVENCIBLE, por la acción de un misil EXOCET y las bombas soltadas por 2 de los 4 aviones SKYHAWK que lograron penetrar ya que los otros 2

fueron derribados.

- Dos aviones SEA HARRIER fueron abatidos y uno más es averiado por la acción de la A.A.A. en Puerto Argentino.

- Un avión SEA HARRIER es averiado por la artillería Argentina en Puerto Argentino.

LUNES 31 MAYO

- Inglaterra desmiente categóricamente que el Portaviones INVENCIBLE haya sido dañado como consecuencia de un ataque Argentino. Asimismo confirman haber sido atacados por la Aviación Naval Argentina, creyendo haber desviado 2 Misiles EXOCET.

- El Comandante de la Fuerza Aérea Argentina Brigadier General Basilio LAMI DOZO, expreso que la Argentina podría tener en el futuro un Gobierno de emergencia nacional debido a la situación surgida después de la ocupación de las Malvinas. Asimismo dijo que aviones Argentinos causaron serias averías y dejaron fuera de acción un Portaviones Británico a 90 millas al este de las Malvinas.

- Tropas Británicas y Argentinas combaten por el Control de Monte Kent a 20 km. de puerto Argentino.

MARTES 1 JUNIO

- Informaciones no confirmadas indican que el Secretario de Estado Norteamericano Alexander HAIG, manifestó su total desacuerdo al enterarse que bombardeos Ingleses estaban listos en territorio Chileno para iniciar operaciones contra territorio continental Argentino.

- La Primer Ministro Margaret THATCHER presenta a la Argentina ultimatum para el retiro de sus tropas de las Malvinas.

- En la reunión de la OEA, Guatemala ofreció ayuda militar consistente en Infantes de Marina y Paracaidistas.

- Tropas Argentinas y Británicas combate a 10 km. de Puerto Argentino.

MIERCOLES 2 JUNIO

- Argentina lleva una respuesta a propuesta de paz de la ONU.
  El Secretario de Planeamiento de la Delegación Argentina partió rumbo a New York en una misión para llevar la respuesta del Secretario General de la ONU.

- Tropas Argentinas e Inglesas combatieron a sólo 30 Km. de Puerto Argentino, en torno a las colinas dos Hermanas, tomando una colina del Monte Kent. Los argentinos trataron infructuosamente hundir al portaviones "Invencible".

JUEVES 3 JUNIO

- El Consejo de Seguridad de la ONU pospone resolución sobre cese de fuego, sobre un proyecto presentado por Panamá y España. Pero Gran Bretaña anunció que vetará -- cualquier determinación en este sentido.

- Reagan pide a Thatcher cese de guerra en las Malvinas,- en conversaciones telefónicas.

- Es inevitable ataque a Puerto Argentino. Las fuerzas - británicas se encontraban hoy en las colinas que rodean a la capital de las Malvinas para un ataque.

VIERNES 4 JUNIO

- El sistema económico latinoamericano condenó hoy las represalias económicas tomadas contra Argentina por la Comunidad Económica Europea y los EE.UU.

- Argentina no se rendirá en el Consejo de Seguridad de - la ONU.

- El Gabinete Inglés debatió hoy la derrota de las Tropas Argentinas y el futuro de las islas.

- Ingleses y Argentinos mantenían aislados combates en la nieve cerca de la capital donde la temperatura bajo a - menos 20° C bajo cero, desde las alturas de los cerros dos Hermanas, y Monte Kent a sólo 30 km. al Este.

SABADO 5 JUNIO

- Argentinos niegan que los Rusos hayan instalados radares para la defensa.
- Mal tiempo impide que la Fuerza Británica ataquen Puerto Argentino.
- Resolusión de alto el fuego en Malvinas propuesto por el Consejo de Seguridad de la ONU vetan Inglaterra y EE.UU.
- Comandante de Fuerzas Inglesas recibe orden para lanzar a sus tropas al ataque contra la capital de las Malvinas a pesar de la oferta hecha por Margaret Thatcher al Gobierno Militar Argentino.

DOMINGO 6 JUNIO

- Latinoamérica y el Caribe solidarios con Argentina. Ante solidaridad de países latinaomericanos y el Caribe se negaron a admitir el programa de asistencia. El representante de Gran Bretaña retiro el veto introducido hace una semana.
- El QUEEN Elizabeth desembarco todas sus tropas en alta mar.
- Es imminente asalto de tropas británicas sobre las Malvinas. Los Argentinos listos para repeler cualquier ataque.

LUNES 7 JUNIO

- Reagan inicia visita al Reino Unido, para realizar conversaciones en torno al conflicto de las Malvinas. Con la primer Ministro MARGARET THATCHER EEUU no esta dispuesto a aceptar la instalación de una base Anglo-Norteamericana como posible solución.
- Argentina rechazó ataque Británico-Regimiento Gurka, desembarco en Malvinas. Patrullas Argentinas combatieron con fuerzas Británicas forzándolas a retirarse y abandonando equipo.

MARTES 8 JUNIO

- El Presidente norteamericano Ronald Reagan y el Papa JUAN PABLO II discutieron hoy las amenazas a la paz mundial durante una entrevista.
- Se informó hoy que fuerzas Británicas bloquearon efectivamente la principal guarnición argentina en las Malvinas, capturando elevaciones que pusieron al aeropuerto de Puerto Argentino al alcance de la artillería.
- Un avión C-130 Argentino atacó al barco Petrolero liberiano "Hércules" a 480 MN de NO de Malvinas.
- Aviones Argentinos hunden fragata inglesa "Plymounth", averiando otros tres en un intento de desembarco en las Malvinas.

MIERCOLES 9 JUNIO

- El Secretario General de las Naciones Unidas continuó con sus intentos de búsqueda de la Paz entre Argentina e Inglaterra.
- Avión AVRO BULCAN que aterrizó en Río de Janeiro de emergencia, intento anular radar de Argentina, estaba equipado con misiles antiradar tipo SHRIKE AGM 45A.

JUEVES 10 JUNIO

- Un duelo de artillería de 8 horas libraron fuerzas Argentinas e Inglesas en las Malvinas. Silenciando artillería británica al Oeste de Puerto Argentino en el Monte Kent. El Ejército abatió dos helicópteros y dos aviones Harrier habrían resultado averiados.

  Asimismo se afirmó que se rechazó el desembarco de 2,000 Ingleses en Fitzroy al Sur de las Malvinas. Pero Londres afirmó que el desembarco fue un éxito.

VIERNES 11 JUNIO

- Papa Juan PABLO II arribó a Buenos Aires, como mensajero de la Paz.

- Brasil liberó bombardero Británico, pese a ignorar la petición Argentina, pero con una condición a Inglaterra de que el bombardero no sea usado para nuevas acciones béli cas.
- Hostigados por la artillería Argentina, Británicos son obligados a replegarse hacia el interior del Monte Kent - 25 kms. de Puerto Argentino.

SABADO 12 JUNIO

- Mantener Paz en el mundo pidió Papa Juan PABLO II, reclamando una solución justa al conflicto de las Malvinas, - al arribar a la Argentina.
- El total de bajas sufridas por las fuerzas británicas - hasta el día 8 de este mes, ascienden a 2,078 hombres,- 50 aviones y/o helicópteros dañados y averiados, 20 bu - ques de los cuales 7 hundidos y el resto averiados.
- Aviones Británicos atacaron hoy Puerto Argentino con misiles aire-superficie, haciendo impacto cerca al buque - hospital "Bahía Paraíso",

DOMINGO 13 JUNIO

- El crucero Morgan es dañado por un misil exocet desde - tierra.

LUNES 14 JUNIO

- El gobierno Británico y la oposición discrepan por futuro de las islas Malvinas, en debate político.
- Dañaron a crucero ingles "Glamorgan" y eliminaron dos - fragatas, durante los bombardeos y ataques terrestres sobre la capital de las islas Malvinas.
- El Sueño de defensores Argentinos favoreció avance de Británicos y fueron capturados 400 Argentinos y considera - ble cantidad de armas y se mantuvieron firmemente en los montes Longdon y Harriet.

- A las 05.00 horas se rinden las fuerzas Argentinas en las Malvinas.

MARTES 15 JUNIO

- Thatcher afirma que Argentina se han rendido, luego de exitosos ataques nocturnos alcanzando los suburbios de Puerto Argentino, los argentinos se retiraron arrojando las armas , informó.
- El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina aseguró esta noche que no hubo capitulación de Argentina, pero se dijo que fue el día más difícil desde que comenzó la lucha.
- Ultimo minuto.- Se rinden Argentinos en las Malvinas, el Comandante General de las Malvinas, Mario Benjamín Menendez se rindió formalmente al Comandante Británico.
- Callaron las armas en Islas Malvinas.- Se negocian los términos de la capitulación.

MIERCOLES 16 JUNIO

- Argentinos no renunciaran a soberanía en Malvinas.-Fijan las condiciones para retiro de tropas; Thatcher amenaza con retener a prisioneros.
- El Gobernador de las Islas Malvinas y el Comandante de las Tropas Inglesas fijaron las condiciones para un cese el fuego y el retiro de las Tropas Argentinas.

JUEVES 17 JUNIO

- Crisis política en Argentina por rendición de tropas; ayer dimitió Canciller COSTA MENDEZ.
- La derrota de las tropas argentinas en las Islas Malvinas provocó una seria crisis política en el seno del Gobierno.
- El Comandante del Ejército Inglés dijo que un total de 15,000 argentinos se encontraban en las islas y podrían

Bop.

morir de malnutrición y frío.

VIERNES 18 JUNIO

- El Presidente de la Junta Militar Argentina, General LEOPOLDO GALTIERI fue depuesto hoy a raíz de la derrota Argentina en la guerra de las Malvinas.

SABADO 19 JUNIO

- General SAINT JEAN nuevo Presidente Argentino. Junta Militar aceptó renuncia del General LEOPOLDO GALTIERI.
- Ingleses devuelven 5,000 prisioneros Argentinos, mientras Buenos Aires presentaba condiciones para una Paz formal similar a la que Londres rechazó en negociaciones anteriores a la guerra.

DOMINGO 20 JUNIO

- Ingleses deciden retener a 1,000 oficiales Argentinos hasta que el Gobierno de Buenos Aires acuerde el fin formal de las hostilidades en las Malvinas.
- Británicos atacaron una base en las isla Thule de las Sandwich del Sur, con tropas transportadas en helicópteros y con esto los ingleses mantienen el control directo en las Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

LUNES 21 JUNIO

- Designan Presidente Argentino al General en retiro Reynaldo BIGNOLE tras la renuncia del General Leopoldo GALTIERI.
- 1,500 prisioneros argentinos llegaron a rio Gallegos a bordo del buque británico Norland.
- Todos los equipos de radio de la isla Thule en las Sandwich fueron destruidos ante el avance de efectivos Británicos.

MARTES 22 JUNIO

- Estados Unidos de Norte América levantará en los próximos días las sanciones económicas, impuestas a la Argentina a raíz de la guerra de las Malvinas.
- Japón también informó que levantará las sanciones a Argentina.

IV. ORGANIZACION Y DESPLIEGUE DE LAS FUERZAS

A. FUERZA ARMADA ARGENTINA

1.- ORGANIZACION DEL TEATRO DE LA GUERRA

La Organización del Teatro de la Guerra fue mantenida de acuerdo a las previsiones establecidas en los PP/OO, es decir, que el Jefe máximo de las Fuerzas Armadas era el Presidente de la Nación, quien contaba con asesoramiento para la conducción, del Estado Mayor Conjunto, integrado por los respectivos Comandantes en Jefe de la Fuerza Aérea, Armada y Ejército Argentino, siguiendo a continuación en la línea de Comando los diferentes Teatros de Operaciones.

Ante el problema de las Islas Malvinas, ubicadas frente a la Costa Atlántica Sur del país, se aperturó el Teatro de Operaciones Sur, y el Teatro del Atlántico Sur.

El Teatro de Operaciones Sur, con su CG ubicado en Comodoro Rivadavia, era el encargado de las operaciones en el área de la Patagonia (Continente) teniendo especial preocupación por la frontera con Chile, que constituye un frente bastante grande y digno de consideración.

En cuanto al Teatro del Atlántico Sur, con su CG ubicado en Puerto Belgrano, comprendía el sector del Océano Atlántico, entre La Plata y la Antártida Argentina, incluyendo el Teatro"Islas Malvinas" por encontrarse dentro de su área de responsabilidad. Al Teatro de Las Malvinas se le asignó elementos del Ejército, Armada y Fuerza Aérea bajo el Comando de un General del Ejército, con la misión de Defender las Islas.

Se estableció un Centro de Operaciones Conjuntas ubicado entre el Estado Mayor Conjunto y los Coman-

dantes de los Teatros, conformados por los Comandantes de Operaciones de los tres Institutos, para fines de coordinación respecto al apoyo que debía prestar la Fuerza Aérea.

El Centro de Operaciones Conjuntas a nivel Teatro, estaba constituído por representantes de los tres Institutos en el EMC del mismo como un elemento de coordinación al cual llegaban los pedidos de apoyo del Ejército y Armada, que luego eran canalizados a la FAS para su evaluación y ejecución en caso de ser procedentes y si la situación lo permitía.

Todas las actividades de difusión estuvieron centralizadas en el Estado Mayor Conjunto, quien se encargaba de emitir Comunicados dando a conocer la situación.

2.- ORGANIZACION DE LA FUERZA AEREA SUR (FAS)

Iniciado el conflicto e inmediatamente después del desembarco en las Islas, la Fuerza Aérea Argentina adoptó la organización prevista para pie de guerra, contando para las operaciones aéreas con el Comando de la Defensa Aérea y el Comando Aéreo Estratégico (CAE) que es el Comando de Operaciones en tiempo de paz.

Por haberse aperturado el Teatro de Operaciones Sur, estos Comandos se organizaron a su vez en el Comando de la Fuerza Aérea Sur y el Comando Aéreo de Transporte, bajo la subordinación del Comando Aéreo Estratégico. Específicamente, fue el Comando de la Fuerza Aérea Sur el encargado de llevar a cabo las operaciones de esta guerra, con los medios de personal y material que el CAE le asignó, ope -

rando como Fuerza independiente del Teatro de Operaciones Sur.

Con este nuevo esquema, el Comando de la FAS asumió el mando y la responsabilidad absoluta; quedando el Comando de la Defensa Aérea Sur como 2do. Comandante y Jefe de Estado Mayor de la FAS, asegurándose en esta forma la continuidad en el mando ; de tal manera, las Unidades Aéreas en las Bases Militares, Bases de Alternativa y Bases Navales, así como los sectores de Defensa, actuaron bajo un solo Comando.

a.- Organización del Estado Mayor FAS

El 2do. Comando de la FAS asumió, con cargo repetido, la Jefatura del Estado Mayor y se reajustó la organización adecuadamente para su funcionamiento, comprendiendo los siguientes departamentos:

A-1	Personal
A-2	Inteligencia
A-3	Operaciones
A-4	Material
A-5	Comunicaciones
A-6	Finanzas

Como asesores del EM FAS se encontraban Oficiales Jefes de la Armada y Ejército Argentino , quienes desempeñaban la función de Oficial de Enlace para las operaciones conjuntas.

El Estado Mayor consideró también la existencia de un Oficial Coordinador del grado de Comodoro, quien se encargó de establecer el puente de unión entre el A-3 y los diversos departamentos, consiguiéndose abreviar tiempos de enlace y asegurar tanto la comprensión como el

cumplimiento de las disposiciones.

Dentro del Estado Mayor FAS, el A-3 constituía el corazón y eje del Estado Mayor, y todo el accionar de este giraba en torno a la realización de las operaciones, por lo que debió ajustar su organización durante las operaciones, creando nuevas secciones que resultaron como producto de las necesidades; quedando constituído finalmente de la siguiente manera:

- Sección Operaciones Ofensivas
- Sección Operaciones de Evaluación y Efectos
- Sección Operaciones de Transporte y Abastecimientos
- Sección Operaciones de Vigilancia, Control Aéreo y Defensa Territorial.
- Sección Operaciones de Exploración, Reconocimiento y Especiales.

b.- Bases de Despliegue y Medios Asignados

En razón de que Las Malvinas se encuentran ubicadas geográficamente a unas 400 MN (como promedio) de la Costa Atlántica Argentina, la FAS desplegó sus Unidades Aéreas en Bases factibles de operación, distribuyendo los aviones según su radio de acción de la siguiente manera:

1) Base Aérea Militar de Comodoro Rivadavia, en donde se estableció un escuadrón reducido de M-3 para la defensa del Continente, un escuadrón de transporte con aviones Hércules, Fokker y otros, y un escuadrón de aviones requisados a particulares y de tipo reacción (Esc.FENIX). Todos estos subordinados al Comando de la base. Se le dotó además de un sistema de Defensa Aérea constituído

por un radar de vigilancia Westinghouse y AAA de 35 mm y 20 mm.

2) Base Aérea Militar de Río Gallegos, que se encontraba en formación, fue dotada con un escuadrón reducido de M-3 y dos escuadrones de aviones A-4B.

3) Base Aérea de San Julián, constituyó una Base de Alternativa por ser un aeropuerto civil, se le dotó con un escuadrón de aviones Dagger y un escuadrón de aviones A-4C, su sistema de defensa compuesto por un radar de vigilancia Cardrón y artillería de 35 mm y 20 mm.

4) Base Aérea de Santa Cruz, Base de Alternativa, es un aeropuerto civil, donde desplegaron un escuadrón de aviones Pucará para surtir a Malvinas, helicópteros para rescate y el correspondiente sistema de defensa con radar Cardrón.

5) Base Naval Trelew, en donde fueron alojados los aviones Canberra. En esta Base, la Armada era responsable de la logística general y la seguridad.

6) Base Naval Río Grande, igual que en el caso anterior, constituyó una Base que alojó un escuadrón de aviones Dagger y un sistema de defensa aérea con radares Westinghouse sin aviones interceptores. La Armada contó en esta Base de operación con aviones A-4Q y aviones Super Etendard, siendo la más cercana a las islas.

BASES DE DESPLIEGUE DE LA FAS Y MEDIOS ASIGNADOS

LUGARES		TIPO DE AVIONES	
Bases Aéreas Militares			
Comodoro Rivadavia	:	M-III Enlace y Transporte	Lear Jet F-27 F-28 C-130 B-707 Guarani
Río Gallegos	:	A-4B M-III	
Bases Navales			
Trelew	:	Canberra	
Río Grande	:	A-4Q Dagger (M-5) Super Etendard	
BASES ALTERNATIVAS			
San Julián	:	A-4C Dagger (M-5)	
Santa Cruz	:	Helicópteros Pucará	
Pto.Deseado	:	Helicópteros	
Las Malvinas	:	Helicópteros Pucará	

B. FLOTA INGLESA

Al producirse la ocupación de las Islas de Las Malvinas por las Fuerzas Argentinas, la Primera Ministro Británica, Sra.MARGARET THATCHER, reunió a su Gabinete a - fin de apreciar la situación y tomar una decisión de - las acciones a realizar con el fin de recuperar las islas que eran consideradas como territorio Inglés.

Como quiera que las Islas se encontraban a una gran - distancia de Inglaterra y que el teatro en donde se desarrollarían las operaciones era el Océano Atlántico , decidieron y dispusieron la preparación de una flota - con una magnitud que permitiera la reconquista de los territorios perdidos y con los suficientes medios para el desarrollo de las operaciones.

A cargo de la flota se encontraba el Almirante JAMES WOOD WARD, quien tenía el mando de la fuerza hasta el momento del desembarco, para luego ceder el mando de - las fuerzas de tierra al General JEREMY MOORE, quien tenía la responsabilidad de realizar las acciones en la- isla, que los condujera a la reconquista.

Para la composición de la flota fue necesario incautar algunas naves y contratar otras de tal manera que se pudiera contar con embarcaciones de combate y de servicios.

1.- COMPOSICION DE LA FLOTA

La flota estuvo compuesta inicialmente por 2 portaviones, 27 buques de guerra, 5 submarinos, 5 bu - ques de transporte de tropas, el buque hospital, 1 buque carguero, 1 buque de mantenimiento, 3 remolcadores, 4 dragaminas, 1 buque tanque de agua dulce, 14 buques tanques petroleros y 1 buque tanque de productos químicos, en total 65 unidades.

Los dos portaviones estaban dotados de aviones SEA HARRIER y helicópteros SEA KING, los destructores con helicópteros LI NX - MK2 , los cruceros con helicópteros WESSEX, las fragatas con helicópteros LI NX-MK2 y WASP; y todos ellos dotados de radares, AAA y misiles S/A que les daban una seguridad ante el ataque aéreo Argentino.

Los 5 buques de transportes llevaban 6,000 hombres entre infantes de marina y paracaidistas que eran quienes tenían la misión de reconquistar las islas con el apoyo de la flota inglesa.

2.- MEDIOS ASIGNADOS

a.- Propios

2 Portaviones (Hermes-Invencible) — Aviones Sea Harrier; Helicópteros Sea King

4 Destructores clase Sheffield (1 Helicóptero Linx MK2) — Sheffield, Coventry, Glasgow y Southampton

3 Destructores clase Broadsword — Broadsword, Battleaxe y Brilliant

3 Cruceros clase County (Antrim, Glasmorgan) (Norfolk) (1 Helicóptero Wessex.)

6 Fragatas clase Amazon (1 Helicóptero LINX MK2) — Arrow, active, antelope, Alacrity y Ardent, Avenger)

1 Fragata de la clase Leander (Ariadne) (1 Helicóptero Linx MK2)

3 Fragatas clase Leander grupo Ikara (Dido , Aurora y Euralus)
(1 Helicóptero Linx MK2)

4 Fragatas clase Rothesay (Yarmouth y Lowestoft)
(1 Helicóptero Wasp).

1 Submarino clase Churchill (Conqueror)

4 Submarinos clase Swiftsure (Superb, Sceptre, Spartan y Splendia)

3 Desembarcos anfibios clase Fearless (Sir Galahad, Sir Tristan y Sir Belvebere)

b.- Incautados

1 Transporte de Tropas (Canberra)
1 Buques Hospital (Uganda)
4 Dragaminas (Franella, Cordella, Nothdella y Junella)
1 Carguero (Elk)
3 Remolcadores (Salvageman, Irionan y Yorkshireman)
1 Buque de Mantenimiento (Stena Seaspread)
2 Transportes de Tropa Ferry (Norland y Eropic)

c.- Contratados

1 Transporte (Queen Elizabeth II)
1 Transporte (Atlantic Conveyor-Transporte Aviones Harrier)
1 Buque Tanque de Agua Dulce (Forth Toronto)
13 Buques Tanques para Reabastecimiento (Tamar, Walker, Tay, Wye, Avon, Trent, Ivy, Fern, Test, Fawley, Shellburma, Cortina, Ilumineta).
1 Buque Tanque Noruego (Finnager)
1 Buque Tanque de Productos Químicos (Orionman).

V. CONCEPCION ESTRATEGICA Y TACTICA

A. GENERALIDADES

"Difícil, complicada y crítica: las tres palabras definen con exactitud la situación que planteo por la recupera - ción argentina sobre las Islas Malvinas, ya que desde hace varias décadas la historia continental no registraba - un hecho con tan vastas repercusiones geopolíticas, estratégicas, jurídicas y militares".

"Estratégicamente, debe pensarse que en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur se estuvo ante un enfrentamiento entre la poderosa flota británica que resultó particularmente vulnerable por la pérdida del factor sorpresa, - por su extensa línea de comunicaciones, las dificultades de apoyo logístico, su insuficiente apoyo aéreo y, finalmente, las inclemencias meteorológicas de la región, y otra mucho más débil la argentina".

"Por su parte, el poder naval argentino resultó fortalecido por las facilidades del apoyo aéreo con base en tierra, las posibilidades para interceptar y hostigar la línea de comunicaciones marítima del enemigo y la posibilidad de atacar con ventaja a los buques británicos de apoyo logístico".

Las Malvinas, las Rocas Cormoranes, y Rocas Negras, las Georgias del Sur, las Sandwich del Sur y las Orcadas del Sur constituyen un arco insular de gran importancia estratégica, porque:

- Garantizan el libre acceso al continente antártico por el norte.
- Protegen la ruta del petróleo del golfo Pérsico y del Atlántico sudoriental por el cabo de Buena Esperanza hacia Europa y América.
- Puede constituir una fuente de insospechadas riquezas , fundamentalmente en petróleo y Krill.

B. CONCEPCION ESTRATEGICA

1.- GRAN BRETAÑA

Desde el 2 de Abril de 1982, fecha de la recuperación de las Islas Malvinas por parte de Argentina, el gobierno inglés comenzó a ejercer presiones sobre ese país en los campos diplomáticos, económico y militar, con el objeto de lograr que la fuerza militar de dicho país que ocupó las islas se retire completamente.

El primer elemento estratégico inglés radicó en las presiones diplomáticas dirigidas a orientar a la opinión mundial en contra de Argentina y hacerla aparecer como país agresor, con todo el peso moral y jurídico que ello significa.

Se puede afirmar que, al menos en un comienzo, este accionar dió el resultado esperado, ya que logró la sanción de la Resolución 502 por parte del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, a lo que hay que agregar las declaraciones de aliados y amigos de Gran Bretaña en las semanas siguientes de producido el incidente. Prácticamente toda Europa occidental, los países que algo tienen que ver con la corona británica, y fundamentalmente EEUU, se mostraron defensores en todos los foros internacionales de la postura inglesa. Incluso se puede afirmar que a Gran Bretaña no le preocupó la actitud que pudiera tomar la generalidad de los países subdesarrollados o en vías de desarrollo, sabiendo que los mismos no pesan en las decisiones, y que aunque así fuera, solamente con no cumplirlas es suficiente.

Tampoco le interesó a Inglaterra que estos países concordarán o no con sus actitudes, sabedora que en definitiva, debido a la fuerte dependencia de los más poderosos, los países del "tercer mundo", a la corta o

a la larga, se alinearían por sí mismos detrás de las potencias de las cuales dependen.

Esta aseveración se encuentra plasmada en el discurso del Ministro de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña, pronunciado el 13 de Mayo de 1982 ante el Parlamento, donde dijo:"... No hemos observado entre los líderes del mundo libre ninguna tendencia a empañar la distinción entre la legitimidad y la ilegalidad, entre la autodefensa y la agresión, entre lo que está bien y lo que está mal, y entre la verdad y la mentira. El mundo sabe que la justicia internacional se vería peligrosamente minada si se dejara pasar la agresión de la Argentina. Y de la justicia internacional dependen las perspectivas de estabilidad y prosperidad..."

El segundo elemento estratégico fueron las presiones económicas que se hicieron efectivas a través de la suspensión de importaciones, denegación de créditos y prohibición de venta de armas, todas hechas no solo por Inglaterra sino también por la Comunidad Económica Europea, EEUU y algunos de los países de la Comunidad Británica.

El tercer elemento de la estrategia inglesa fue el militar. Esta presión comenzó inmediatamente después del 2 de Abril con el envío de una flota que, conforme fue pasando el tiempo y al ver que las presiones diplomáticas y económicas no daban el resultado esperado, fue debidamente reforzada, llegando a empeñarse la mayor parte de la fuerza naval inglesa, con la finalidad de evitar una gran pérdida de prestigio internacional, de un área estratégica de gran importancia y del ya disminuido prestigio del gobierno conservador.

La Fuerza de Tarea destacada por la Corona Inglesa debía superar en primer lugar la enorme distancia que

separa el área de operaciones de sus bases naturales. Por este motivo intentó conseguir bases o puertos de reabastecimiento en zonas más cercanas a las Islas Malvinas, logrando con la anuencia de EE.UU. utilizar las instalaciones de la Isla Ascensión ubicada aproximadamente en la mitad del trayecto entre Inglaterra y el área de operaciones.

A partir de este punto la fuerza de tarea, que llegó a abarcar más del 70% del total de la flota británica, se dirigió al área de operaciones con el doble objeto de:

- Establecer un cerco e intentar controlar las Islas Georgias y Sandwich del Sur.
- Establecer un bloqueo naval sobre las Malvinas, seguido de un desembarco en Puerto Argentino o en otro lugar del archipiélago, para posteriormente intentar retomar la capital de las islas en el menor tiempo posible.

Ambas acciones fueron coherentes y afines al objetivo asignado a la fuerza de tarea.

Las tres presiones, diplomática, económica y militar, se ejercieron en forma prácticamente simultánea, incrementándose según la evolución de la situación, una con respecto a las otras, quedando como último recurso el conflicto bélico.

2.- ARGENTINA

En vísperas del 2 de Abril de 1982, coincidentemente 215 años después del 2 de Abril de 1767, en que Bougainville devuelve formalmente a España las Islas Malvinas y adyacentes, el gobierno argentino se encuentra ante una grave situación.

Al período de desconocimiento de los reclamos argentinos que van desde 1833 hasta la actualidad, se agrega

ron los acontecimientos ocurridos entre el 19 de Marzo y el 30 de Marzo del año en curso en que Gran Bretaña abandonó unilateralmente la vía pacífica de negociación y desconoció a las Naciones Unidas como Organo Mundial de Resolución de diferendos internacionales, de la cual es miembro permanente del Consejo de Seguridad.

Para la República Argentina estos hechos significaron el cierre definitivo por parte del Reino Unido de la vía diplomática para la recuperación de las islas , quedándole únicamente dos caminos: Una nueva y probablemente inútil protesta diplomática u obligar por la fuerza a Gran Bretaña a negociar la transferencia de las islas ocupando las mismas y los que se llevó a efecto el 2 de Abril.

El objetivo político que impulsó a la estrategia argentina, se estima no fue la guerra sino la recuperación de las islas para obligar a Gran Bretaña a tratar diplomáticamente la transferencia de la soberanía que, las Naciones Unidas, los No Alineados y la OEA , habían reconocido como argentinas.

La Fuerza Armada Argentina efectuó el 2 de Abril una operación anfibia con el objetivo de retomar el control del archipiélago. Una vez logrado, inició una rápida fortificación y abastecimiento de las islas para establecer una sólida defensa centralizada en Puerto Argentino que constituía el bastión principal a defender, y que de su mantenimiento dependería la suerte de todo el archipiélago y una reserva en Puerto Darwin, de gran movilidad, para poder ser desplazada rápidamente a cualquier lugar de la Isla Soledad donde el enemigo pudiera o tratara de intentar un desembarco.

Para instalar este sistema defensivo se desplazaron a las islas unos 10,000 hombres de las tres Fuerzas Armadas, la mayoría de ellos pertenecientes al Ejército. Dada la relación de fuerzas, de producirse el ingreso de la flota del Reino Unido a las aguas jurisdiccionales argentinas para producir algunas de las acciones mencionadas anteriormente, los cursos de acción que se contemplaron fueron los siguientes:

- No exponer indebida e innecesariamente la flota.
- Atacar con medios aéreos desde el continente y desde Las Malvinas a las fuerzas navales que ingresen a las aguas jurisdiccionales y simultáneamente buscar a los buques de sostén logístico para destruirlos.
- Mantener la superioridad aérea en el Teatro de Operaciones.
- Aniquilar con operaciones aeromóviles cualquier intento de invasión sobre el territorio de las islas.
- No iniciar ningún tipo de negociación bajo amenaza de la fuerza.
- No exponerse a ningún revés naval si las islas Georgias y Sandwich fueran ocupadas, esperar la crisis logística para recuperarlas.

C. CONSIDERACIONES FINALES

Ambas concepciones estratégicas se apoyaron en fortalezas propias y debilidades del oponente.

Así Inglaterra para poder colocar su flota en el área de operaciones necesitaba de bases intermedias y del apoyo - de una o varias potencias que le brindaran todo el caudal logístico que tal despliegue requería, así como el arma - mento de más avanzada tecnología que le permitiera obte - ner, sin duda alguna, una abrumadora victoria en el campo militar.

Por su parte, Argentina especuló con la falta de ese apo- yo para Gran Bretaña y trató de no intervenir en una gue- rra que a todas luces le sería difícil de llevar adelante, dada la disparidad de fuerzas y armamento. Consecuente - mente con esta afirmación, la ocupación del archipiélago se llevó adelante, ubicando en las islas una guarnición - cuyo número, se pensó, unido a la gran distancia que las separa de Inglaterra y a los actos de soberanía que se - fueron llevando a cabo después de la recuperación, obra - rían como disuasorio, y Gran Bretaña aceptaría iniciar - las negociaciones.

A esto se debe añadir el despliegue de la Fuerza Aérea Ar gentina en las mismas islas y, fundamentalmente, a lo lar go de la costa continental en bases que ponían a los avio nes en las posiciones relativas más favorables como para efectuar operaciones sobre Las Malvinas y su adyacencias.

Unos y otros cometieron errores en sus apreciaciones. Evi dentemente y a la luz de los hechos (después de los cua - les es más fácil analizar), el mayor error fue cometido - por Argentina en el campo diplomático, donde EEUU, la CEE y la OTAN se pusieron del lado inglés, cubriendo los espa cios vacíos que dejaba la movilización de la casi totali- dad de la flota británica.

Por su lado, Inglaterra subestimó la capacidad militar Argentina al punto tal que lo que comenzó como un "paseo militar" pasó a convertirse en una guerra donde, si bien se logró el objetivo buscado, el precio pagado fue muy alto.

D. CONCEPCION TACTICA

1.- GRAN BRETAÑA

La táctica británica que le permitiera el logro de los objetivos establecidos por la estrategia fue relativamente sencilla: Respaldada por la total seguridad que brinda tener el apoyo de una de las dos mayores potencias del mundo, y de la alianza atlántica, lo cual le aseguraba un tren logístico inagotable, solamente le restaba a la fuerza de tareas llegar al lugar del conflicto, imponer el bloqueo, elegir un lugar adecuado para el desembarco, y desde este lugar, convenientemente reforzado, emprender la marcha sobre las principales posiciones defensivas del enemigo.

Claro que no toda salió tan bien ni tan rápido como la fuerza invasora esperaba; evidentemente, en el cálculo de los conductores ingleses no debe haber contado el accionar de la Fuerza Aérea Argentina que le ocasionó ingentes pérdidas y estuvo muy cerca de haber hecho fracasar el desembarco en San Carlos y en Bahía Agradable.

Ya el primero de Mayo el mando inglés pudo advertir, trás el fallido intento de desembarco en Puerto Argentino, que lo que comenzó como un desfile se había convertido en una guerra, y que no se podría efectuar el desembarco sin antes hacer un minucioso análisis de la situación, de las condiciones meteorológicas y de las características geográficas de la zona de operaciones. Este análisis llevaría al comandante inglés a tener que balancear el esfuerzo requerido para el logro del objetivo con las pérdidas que dicho esfuerzo traerían aparejadas.

Evidentemente la decisión fue continuar, decisión que sin lugar a dudas debe haber sido tomada desde Londres debido a la magnitud que podrían llegar a tener

las pérdidas.

Ahora era necesario, tras una gran campaña de reconocimiento de la Isla Soledad fundamentalmente, elegir el punto de desembarco para establecer la cabecera de playa. Este reconocimiento, que fue perfecto, dió lugar al siguiente curso de acción:

- Efectuar un hostigamiento permanente de las bases y fortificaciones argentinas con el doble objetivo de:

  a.- Aferrar a los elementos de la defensa, así como disminuir su moral.

  b.- Tratar de destruir todos los medios aéreos posibles que se encontraban en las islas con el fin de quitarle movilidad a las tropas de la defensa.

- Una vez logrado esto, elegir un punto de desembarco que por sus características fuera de fácil acceso a la costa, donde no hubiera defensa o esta fuera de poca consideración, y que permitiera el rápido desplazamiento de los efectivos hacia el más débil de los puntos fortificados o de mayor trascendencia para interferir un posterior ataque a la capital de las islas, y desde allí a Puerto Argentino.

Este curso de acción se llevó a cabo en su totalidad, pero a raíz de las grandes pérdidas sufridas debido a la resistencia de la defensa, fue necesario apoyar el cerco a Puerto Argentino con otro desembarco. Para efectuarlo se eligió un punto que se encontrara en zona propia para evitar un rechazo desde tierra y a la vez lo más cerca posible de la capital isleña para evitar una excesiva pérdida de tiempo, el cual ya se estaba prolongando demasiado. Este punto se denomina Ba -

hía Agradable y si bien se logró desembarcar, aquí también las pérdidas infligidas por la Fuerza Aérea Argentina fueron cuantiosas y estuvieron muy cerca de hacer fracasar el desembarco. Logrado este, ya todo fue cuestión de poco tiempo.

ARGENTINA

Por su parte, la concepción táctica argentina también era relativamente sencilla, aunque ahora esta sencillez no provenía del abrumador poderío y respaldo de otras potencias, como era el caso inglés, sino, muy por el contrario, deriva de las pocas posibilidades de variar una situación militar que una estrategia nacional, de dudosa concepción, había generado.

Así es que el mayor problema de las fuerzas argentinas situadas en las islas lo constituyó el abastecimiento, en vistas del bloqueo impuesto por Inglaterra al comienzo del conflicto. Por esta razón el abastecimiento fue realizado prácticamente por aire, pudiendo contabilizarse muy pocos barcos y/o buques que efectuaron el cruce para ese fin. No obstante, y a pesar de toda la oposición, los C-130 de la Fuerza Aérea Argentina continuaron sin interrupción, y solamente adecuando la forma de entrega a la evolución de la situación táctica del momento, efectuando vuelos entre las islas y el continente hasta el día antes de la rendición de Puerto Argentino.

Las operaciones aéreas fueron llevadas a cabo, en su mayoría, desde el continente. De esta manera se evitaba exponer en tierra el material aéreo a los ataques enemigos, aunque por otro lado los aviones operaban en el límite de su radio de acción. Esta deficiencia se soluciona en parte mediante la recarga en vuelo de algunos aviones.

En lo que respecta a las islas, la mayor defensa se es-
tableció en la isla Soledad y dentro de ella en Puerto
Argentino y Puerto Darwin; este último punto fue dota-
do de un contingente numeroso de tropas, en su mayoría
especiales y de helicópteros que le permitiera una -
gran movilidad para poder dirigirse rápidamente a cual-
quier lugar de la isla donde el enemigo intentara un -
desembarco.

Nuevamente es necesario aquí recalcar la importancia -
que adquirió en este conflicto la información obtenida
de todas las fuentes posibles, pero fundamentalmente -
del reconocimiento en sus diversas formas. En este as-
pecto las fuerzas argentinas carecieron de los medios
necesarios para efectuar el indispensable reconocimien-
to que le permitiera detectar blancos para dirigir sus
ataques, salvedad hecha de que este país nunca pensó -
verse envuelto en una guerra contra el armamento más -
poderoso del mundo. Esto sumado a la relativa seguri-
dad con que operaba la flota inglesa al este del archi-
piélago, a las condiciones meteorológicas que imposibi-
litaron en numerosas oportunidades la operación aérea,
a la escasez de defensas costeras eficaces y a la fal-
ta de medios antiaéreos adecuados, dió como resultado
que las fuerzas inglesas fueran anulando uno a uno los
objetivos que podían representar un peligro más o me-
nos grave. Posteriormente, los mismos factores coadyu-
varon para que las fuerzas de desembarco establecieran
una cabeza de playa y por último eliminaran a la arti-
llería argentina, única arma capaz de infringir fuer -
tes daños a las tropas desembarcadas.

VII . DESARROLLO DE LAS OPERACIONES

A. DESCRIPCION DEL TEATRO DE OPERACIONES "MALVINAS"

1.- CARACTERISTICAS

El TO MALVINAS estuvo conformado por dos grandes - islas: La Isla Soledad y las Isla Gran Malvina ambas separadas por el Estrecho de San Carlos. (Anexo "A" Cuadro N° 7).

En la Isla Soledad se encuentra el aeropuerto en - el extremo oriental con una pista de 2,000 metros unido por una carretera a Puerto Argentino que es la única ciudad de la Isla; en el extremo Oeste - Central de la Isla cerca al pueblo de Ganso Verde existe el aeródromo de Darwin con un campo no as - faltado.

La Isla Gran Malvina no cuenta con ningún aeródromo preparado. En ambas Islas no existe carreteras tan sólo caminos afirmados y el terreno es de po - bre consistencia que impide el desplazamiento de - vehículos.

El terreno es mayormente plano con elevaciones bajas y siendo la altura más elevada de 2,400'.

2.- ORGANIZACION GENERAL DE LAS FUERZAS EN EL TO MAL - VINAS

El TO MALVINAS, dependiente directo del Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur, fue organizado con elementos componentes de los tres IIAA, contando con un Estado Mayor Conjunto para la conducción de la defensa de las Islas.

a.- FUERZA AEREA

A la Fuerza Aérea se le asignó las siguientes tareas:

- Defender pistas e instalaciones del aeropuerto y aeródromo.
- Operar los medios aéreos asignados (Pucará , Chinook y Bell 212).

Para ello se organizaron en dos unidades localizadas en el aeropuerto de Puerto Argentino y en Darwin respectivamente.

La defensa interna del aeropuerto/aeródromo fue efectuada por personal de tropa; fuera del perímetro, la responsabilidad de la seguridad y defensa estaba a cargo del Ejército. Para la defensa antiaérea se contó con dos radares: un Westinghouse de hasta 220 millas de alcance y tridimensional, que trabajó 24 horas seguidas durante todas las operaciones; y otro radar Cardion de hasta 120 millas utilizado como alterno.

En ambas unidades se instaló 2 baterías de 35" SKY GUARD y 9 cañones bitubos de 20", además se contó con equipos Roland con misiles guiados infrarrojos y lanzadores Strella.

En todo el perímetro de las Islas existió la red de observadores aéreos (ROA) constituida por personal de radio aficionados voluntarios con sus propios equipos.

El Centro de Información y control (CIC) estaba a cargo de Vice Comodoros con experiencia en UU de Combate y para el enlace con el PC de la FAA se utilizaba equipos HF con sistema de seguridad tipo saltador de frecuencias.

El personal desplegado de la Fuerza Aérea fue de unos 500 hombres en Puerto Argentino y 200 en Darwin.

Por la nutrida defensa antiaérea se prohibió el sobre vuelo o uso de las pistas, asignándose un corredor de ingreso con procedimientos preestablecidos.

En todos los puestos de armas antiaéreas y de trabajo al aire libre del personal se cavaron pozos para refugio de ataques aéreos o navales.

b.- EJERCITO

El personal del Ejército fue distribuido en cantidades aproximadas de 2,000 en la Isla Gran Malvina y 6,000 en la Isla Soledad; el grueso fue ubicado en el área de Puerto Argentino, lugar que se organizó con fuertes defensas constituídas por artillería de costa, minado en las playas y armamento antiaéreo con cañones y misiles Roland y Blow pipe; se ubicó también tropas en la zona de Darwin para protección del aeródromo.

A todos los Regimientos la Fuerza Aérea les asignó un Controlador Aéreo Avanzado con equipo de radio.

c.- ARMADA

La Armada no consideró el despliegue de buques en la isla y se desconoce si tomó acciones de defensa de importancia; ubicó en la Isla Gran Malvina dos Unidades de Infantería de Marina, una en la parte norte cerca a la bahía Elefante y otra Unidad en el área de Puerto Argentino.

B. OPERACIONES DE LA FUERZA AEREA

1.- ACCIONES DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

La Fuerza Aérea Sur inició sus actividades luego de efectuar la apreciación de la situación correspondiente, para lo cual contó con información de Inteligencia actualizada del T.O. así como con Información proporcionada por la Armada Argentina para conocer las características del material naval y aeronval británica.

Los aspectos más importantes que se obtuvieron de dicha apreciación fueron:

- El Teatro por apoyar se encontraba ubicado a una distancia marginal para el alcance de los aviones de combate, particularmente aquellos sin capacidad de recarga en el aire.

- No todos los aviones contaban con equipo de navegación autónomo.

- Las tripulaciones no tenían experiencia ni entrenamiento para la realización de las operaciones ofensivas contra buques, ni sobrevuelos a baja altura sobre el mar.

- Se esperaba el empleo de medios aéreos, armamentos S/A y A/A muy sofisticado, apoyado con cobertura radárica.

- Se esperaba el empleo de medidas y contramedidas electrónica por parte de las fuerzas inglesas.

- No se contaba con medios para aplicar medidas de guerra electrónica.

- Los medios de exploración naval pertenecían a la Armada y eran muy limitados.

- No se contaba con armamento especial para ataque a

buques.

- Se apreció que la aproximación a mínima altura era la mejor alternativa que ofrecía menores posibilidades de detección.

- Las condiciones meteorológicas en la ruta y zona de operación eran malas y muy cambiantes, con fuertes vientos y nubosidad de todo tipo.

- La información sobre la ubicación de los buques enemigos eran mínimos y el tiempo de demora hasta el arribo de los aviones para el ataque limitaba las posibilidades de encontrar los blancos.

- Se contó con tiempo para organizar y preparar las operaciones, así como para practicar en el terreno.

- Las tripulaciones contaban con experiencia de operación en las Bases de despliegue, por cuanto desde años anteriores permanentemente rotaban por todas las Bases como parte de su preparación para el cumplimiento de los PP/OO previstos contra CH.

a.- AREA DE OPERACIONES

1) Operaciones de Combate

Estas operaciones estuvieron a cargo de las FAS con los medios aéreos asignados, los que de acuerdo a su radio de acción fueron ubicados conforme al siguiente detalle:

- Aviones Dagger (M-5)	BA San Julián y BN Río Grande
- Aviones A-4B	BAM Río Gallegos
- Aviones A-4C	BA San Julián
- Aviones Canberra	BN Trelew

Las operaciones realizadas se pueden tipificar como: ataques a buques en mar abierto y en desem

barco, a cabezas de pl za y a IFIT desplegadas

a) Consideraciones Generales

Las experiencias de las primeras operaciones se consideran para las evaluaciones de las futuras apreciaciones, para lo cual se trasladó el Comando y personal del A-3 a las Bases de despliegue para conversar directamente con los pilotos, lo que permitió reajustar procedimientos y técnicas. Ello dio lugar al establecimiento de ciertos criterios, de planeamientos y ejecución de las operaciones, entre los más importantes se mencionan:

- Todas las aproximaciones de ataque hacia la flota inglesa se efectuarán a mínima altura.
- Todas las operaciones debían ser controladas por el radar de Malvinas, de lo contrario no se efectuaban o se cancelaban si estaban en proceso.
- Las condiciones meteorológicas debían permitir una operación relativamente cómoda sobre el objetivo.
- Se daba la orden de salir sólo cuando existía certeza de la posición de los buques.
- El efecto deseado era el hundimiento de los buques ingleses con bombas de 1,000 lbs. posteriormente se cambió el criterio a inutilizar al buque como arma y se varió el armamento a varias bombas de 500 lbs para tener más probabilidades de impacto.
- La programación inicial de escuadrillas fue de 4 aviones para asegurar el blanco, luego se cambió a 3 por razones de maniobrabilidad.

- Los ataques debían ser masivos cada 5' ; en función a los resultados y pérdidas sufridos se modificó este criterio haciendo programaciones con horas de ataque totalmente erráticas puesto que como regla general se observó que sólo la primera escuadrilla pasaba con relativa facilidad por el factor sorpresa, para las siguientes estaban alertados y los daños eran crecientes.
- Se debía emplear dentro de lo posible el Observador de Control Aéreo Transportado (OCA) para las operaciones, particularmente si intervenía un número apreciable de aviones.
- Los aviones con posibilidades de reabastecimiento en el aire, debían recargar en la navegación de ida hacia el objetivo.
- Programación de aviones M-3 como sombrilla (PAC) durante ataques siempre que fuera posible.
- Programación de misiones de diversión, antes, durante y después de los ataques.

Más adelante y con la experiencia adquirida y la evaluación de las tácticas seguidas por el enemigo se añadieron algunos otros criterios:

- Las tácticas empleadas debían cambiarse permanentemente y de ser posible no hacer dos o más misiones iguales, sobre todo si eran continuadas, para desconcertar al enemigo y no darle oportunidad de crear o emplear tácticas de oposición.
- Máxima explotación de la sorpresa táctica.
- Gran uso de creatividad e inventiva en las

maniobras de ataque evitando el empleo de patrones doctrinarios, fácilmente detectables y neutralizables.

b) Configuraciones de Vuelo

Los aviones operaron con las configuraciones que les permitió cumplir las misiones asignadas, siendo las más comunes:

- Los aviones Dagger
  3 x 343 gls (tanques de comb)
  B.A. San Julián
  2 x 250 kgs (bombas frenadas y limpias)
  2 x 250 obuses
  2 x 449 gls
  B.N. Río Grande
  2 x 250 kgs.
  2 x 250 obuses
- Los A-4 utilizaron dos tanques de ala lanzables y las siguientes bombas: una de 1,000 lbs. ó 2 a 3 de 250 kgs. y 2 cañones de 20 mm.
- Los Canberra usaron dos tanques externos, bombas de 1,000 lbs. y paquete de cañones de 20 mm.
- Los Pucará que llevaban 2 tanques de combustible lanzables, bombas, cohetes y cañones. Llegaron también a utilizar bombas tipo Napalm.

c) Tácticas de Navegación

El perfil de vuelo empleado desde el Continente era ABBA, para mantenerse fuera del lóbulo de radar de los buques y conseguir la sorpresa.

Después del decolaje se conectaban todos los

switches de armamento por cuanto hubo muchos olvidos antes del ataque.

Los Dagger efectuaban el acercamiento a 25,000' mientras que los A-4 (por lo general) en esta pierna realizaban reabastecimiento en el aire (entre 10 y 20 mil pies)

A una 100 MN del objetivo se realizaban descensos operativos hasta la menor altura posible de navegación (50' aproximadamente) con velocidades entre 420 a 450 nudos. Al encontrarse a unas 30 MN del objetivo los aviones M-5 aceleraban a 550 kts. hasta alcanzar el objetivo, los A-4B lograban velocidades próximas a 500 kts y los A-4C de 520 a 540 kts.

Durante la navegación se debía mantener radio silencio, y en las ocasiones en que se rompió el mismo, los buques se alertaron y salieron los interceptores.

d) Métodos de ataque

- Para el ataque a buques, en aproximación final hacia el objetivo los aviones volaron en formación en línea para complicar la decisión de los radares de tiro. La separación lateral era de 100 mts. para evitar ser tocados entre aviones por la onda explosiva si alguno de ellos era alcanzado.
- Cuando los buques eran encontrados fuera de los 30° del eje de ataque no se intentaba enfrentarlos y se efectuaba alejamiento por el lado contrario para evitar sus defensas.

- Una vez sobre el objetivo el radio silencio podía ser roto.

- El método general de ataque contra los buques fue el bombardeo rasante directo con bombas limpias, provistas de espoletas con un retardo de 12" para la explosión y de 1" de armado. Cabe mencionar que una bomba de 1,000 lbs. con espoleta de 25" de retardo atravezó el caso de un buque de lado a lado y se perdió en el mar.

- Se determinó la depresión de la mira para el soltamiento aproximadamente a 60' de altura y con 550 kts de velocidad.

Como punto de puntería se buscó las bandas laterales de los buques por presentar un blanco de mayor dimensión, tratando de colocar las bombas entre la línea de flotación y la cubierta de los buques.

A pesar de lo prescrito, en la práctica se atacaba al buque como era encontrado y sin efectuar correcciones de rumbo en el acercamiento final.

Luego del soltamiento, los aviones "saltaban" los buques alejándose a la menor altura posible, en línea recta y a gran velocidad, hasta salir del alcance eficaz de la AAA enemiga.

Para el ataque a cabezas de playas y tropas desplegadas, se empleó mínima altura y máxima velocidad para efectuar un bombardeo rasante y alejarse rápidamente.

Durante el retorno los aviones eran captados por los radares propios, siendo dirigidos en rumbo directo a sus bases.

e) Armamento Empleado

Fue uno de los problemas más serios debido a la falta de material adecuado y experiencia en el empleo, por lo que fue necesario experimentar permanentemente.

En las primeras acciones contra los buques, los aviones Dagger utilizaron bombas frenadas las que fueron descartadas por la imposibilidad de obtener la altura de soltamiento sin verse expuestos a la AAA del enemigo. Los aviones A-4 en las primeras misiones llevaron cohetes Shaffir de fabricación israelí, descartándose también por el problema dela altura de disparo debido al cono de dispersión de esquirlas; las bombas MK-17 de 1,000 lbs. presentaron problemas con las espoletas por tener mucho retardo (25").

Se estableció en definitiva el uso de bombas limpias de empenaje cónico, llevadas en número de 2 ó 3 según las posibilidades de los aviones y con espoleta de 12" de retardo.

El mismo armamento fue utilizado contra las fuerzas terrestres.

La efectividad del armamento utilizado por las Unidades Aéreas de la FAS fue aceptable, aunque muchas bombas no explotaron luego de hacer impacto en los buques.

Los buques alcanzados con bombas que explotaron, fueron hundidos o dañados seriamente.

En el anexo se aprecia los daños causados por los aviones a los buques.

f) Efectividad en sus aviones

El método de aproximación y ataque utilizado por las unidades de combate contra los buques fue efectivo con A-4 y M-5.

Un correcto análisis de las posibilidades de los aviones, de la defensa aérea enemiga, del armamento disponible y de las condiciones de los pilotos, los llevó a la conclusión que era la única forma realizable.

Los A-4 tuvieron la ventaja de la recarga en el aire y equipamiento de navegación OMEGA.

Los aviones Dagger (M-5) contaron con gran capacidad de penetración gracias a su alta velocidad y maniobrabilidad, los aviones A-4 lograron también la penetración hacia los buques, pero se comprobó que se hallaban más expuestos que los Dagger a la acción de la AAA.

Sin embargo, los A-4 fueron menos vulnerables a los misiles A/A Side Winder "L" lanzados por los aviones Harrier, mientras que los M-5 eran fácilmente alcanzados, posiblemente por tener una mayor superficie del tubo de gases de escape.

Sin embargo se pudo comprobar que los misiles de los buques fueron evitados en algunas ocasiones: mediante el vuelo rasante y en línea así como maniobras de rotura con altas gravedades. Los misiles podían ser vistos cuando eran disparados, asimismo los cañones de A/A tejían una cortina delante de los aviones. Igualmente ocurrió con los misiles disparados desde tierra, los que podían ser esquivados

a veces mediante la acción del timón de dirección (pateando pedales)

Cuando se hacía el acercamiento de los aviones hacia los buques teniendo tierra en la cola, se dificultaba la captación de los radares de los buques. Se comprobó que la mayoría de las pérdidas aéreas por acción de la defensa de los buques fueron en mar abierto.

La FAS llegó a la conclusión de que los aviones Canberra no contaban con grandes posibilidades debido a su baja velocidad, gran envergadura y reducida maniobrabilidad, así como la carencia de equipos para la guerra electrónica, condiciones que los hacían muy vulnerables a la acción de la AAA y a los aviones Harrier; sin embargo, se les utilizó en misiones nocturnas para bombardeos de área. En una ocasión un Canberra fue derribado por un misil Sea Dart mientras volaba a 40,000 pies.

Los Pucará fueron muy vulnerables a la AAA y varios fueron destruidos mientras se hallaban en tierra.

Se conoce que los M-5 volaron 500 hrs. aproximadamente y los A-4 1,000 hrs durante las operaciones.

g) Varios

Considerando que la destrucción de los buques evitaría la reconquista de las islas, no se intentó entrablar combate aéreo contra los interceptores sino evadirlo.

En ocasiones no se pudo llegar al objetivo

por presencia de los interceptores ingleses, en esta labor el radar de Malvinas cumplió un excelente trabajo comunicando a los pilotos la presencia del enemigo y aún avisando el lanzamiento de misiles buque/avión.

Todos los aviones contaron con sistemas de identificación IFF y usaron además claves para autenticación de mensajes.

Los retornos fueron individuaes sin pensar en una reunión s se separaban durante el ataque.

Los pilotos cuyos aviones fueron alcanzados por misiles A/A tipo Side Winder "L" pudieron eyectarse, no así los impactados por la defensa A/A de los buques.

Los sistemas de eyección funcionaron normalmente, comprobándose que en las eyecciones a velocidades mayores de 500 kts produjeron trastornos físicos a los pilotos.

Se tiene conocimiento que en los vuelos rasantes sobre el mar se empañaba el parabrisas y se pegaba la sal dificultando la visión en forma peligrosa, solucionándose el problema utilizando un producto de silicona.

Asimismo ocurrieron colisiones con aves ocasionando daños materiales de importancia.

2) Operaciones de Transporte Aéreo

Las operaciones de transporte se realizaron en dos fases: Fase del Despliegue y Fase de las Operaciones.

La Fase de Despliegue fue realizada por el Comando Aéreo de Transporte con sede en El Palomar-Buenos Aires,que transportó los medios requeridos de la zona del interior a las Bases de Despliegue y esta

bleció el puente aéreo con las islas. Para este efecto el Comando destacó ala Novena Brigada de Comodoro Rivadavia un escuadrón con los medios necesarios que se encargaba de programar el puente aéreo entre el Continente y las Islas. Asimismo esta contó con aviones requisados en su mayoría de enlace del tipo ejecutivo a reacción o turbo hélice, que efectuaban misiones entre las Bases de Despliegue con personal de pilotos civiles convocados (movilizados).

En la Fase de las Operaciones, este escuadrón continuó efectuando las misiones de transporte que la situación permitía hacia y desde las islas, así como misiones a las Bases de Despliegue y operaciones de reabastecimiento en el aire; el escuadrón de aviones requisados pasó además a efectuar operaciones especiales y de exploración, operados por sus propias tripulaciones y cumpliendo un apreciable número de misiones de transporte de personal y material. Esto significó un relevamiento de actividades aéreas a los pilotos militares que debían cumplir misiones propias de su especialidad que no podían ser efectuadas por personal civil.

Las misiones de transporte fueron de abastecimiento aéreo con entrega en tierra y entrega en el aire, traslado de tropas, evacuación sanitaria y reabastecimiento en el aire.

Dentro de la FAS, las misiones de transporte fueron manejadas por la Sección Operaciones de Transporte y Abastecimiento.

Para las misiones de reabastecimiento en el aire, evacuación y de soporte logístico entre las Bases de Despliegue, se empleó aviones Hércules principalmente las misiones de enlace y de transporte

inmediato de carga pequeña las coordinaba la Sección Operaciones Especiales y de Reconocimiento.

Cuando se estableció el bloqueo de las Islas, se continuó el puente aéreo entre el Continente y las Malvinas en forma totalmente limitada, los vuelos se efectuaban de noche y en las aproximaciones a las Islas navegaban rasante sobre el mar a la mínima altura posible para no ser detectados.

Los aviones partían desde el Continente con orden de vuelo coordinado con las Malvinas, a fin de dar cumplimiento a lo establecido por el Sistema de Defensa Aérea; en Malvinas las facilidades de ayudas a la navegación puestas eran sólo para el aterrizaje y decolaje. El servicio de carga y descarga llegó a trabajar en estos aviones en forma rápida y eficiente sin necesidad de apagar motores y en ocasiones hasta en movimientos; para facilitar el trabajo, la carga se hallaba paletizada, preparada y puesta en bases metálicas.

El radar de Malvinas apoyaba en todas las operaciones, pasando información sobre la presencia de aviones y buques enemigos; se presentaron casos de disparo de misiles y cañoneo mientras los aviones aterrizaban y decolaban, no siendo efectivos por la distancia a la que se ejecutaron los disparos.

Los aviones de transporte, tales como el Boeing, Hércules y F-28, podían ser fácilmente adaptados para la evacuación de personal herido mediante kits de fabricación argentina.

La aviación de transporte y específicamente los C-130, en condiciones extremadamente exigentes,

cumplieron con gran eficiencia su misión.

Las misiones de recarga en el aire fueron 100% exitosas.

3) Operaciones de Rescate

Las operaciones de búsqueda y rescate fueron realizadas con dos unidades en el Continente, ubicadas en Santa Cruz y en Puerto Deseado. En el caso de Malvinas se le asignó helicópteros que además de búsqueda y Rescate efectuaron también misiones de enlace y transporte. Cada vez que se programaba una misión las Unidades de Rescate eran alertadas, preparándose para actuar.

Los helicópteros empleados eran de 2 turbinas dotados de flotadores para permitir el amarizaje, pero en general no estaban equipados convenientemente para este tipo de operación pues no tenían equipos DF direccional para captar las señales de auxilio de los pilotos por lo que tenían que efectuar búsquedas.

Todas las operaciones de búsqueda y rescate se realizaron en la Isla, en base a las informaciones recibidas de los mismos pilotos, cuando tuvieron oportunidad de irradiar la posición de eyección, o por otro miembro de la formación; otras veces era proporcionada por personal de la ROA (Red de Observadores Aéreos). En el Continente casi no se realizó búsquedas.

Las operaciones de rescate en la Isla fueron exitosas sólo cuando los pilotos se eyectaron sobre tierra.

De un total de 27 eyecciones comprobadas, 13 pilotos fueron rescatados y uno fue rescatado del mar por los ingleses.

4) Operaciones de Exploración, Reconocimiento y Diversionarias

La Sección de Operaciones de Exploración, Reconocimiento y Especiales, fue la encargada de planificar y ejecutar el tipo de las misiones.

Se utilizaron los aviones Lear Jet requisados y algunas veces C-130. Los aviones Lear Jet se emplearon por tener características similares a las de un avión de combate.

El personal de pilotos que operaron dichas aeronaves fueron sus propias tripulaciones acompañados de un piloto militar.

Las tareas realizadas fueron múltiples y de gran efectividad, explotándose al máximo el equipamiento y autonomía de los aviones, destacando las siguientes operaciones:

- Diversión con el propósito de hostigamiento y de engaño, para que permitiera la entrada de los aviones de combate con menos riesgo por parte de los Harrier.

- Guiado de escuadrillas, con equipos de navegación autónomo para los aviones que no tenían esa facilidad, particularmente cuando se tenía que llegar a puntos específicos de ataque.

- Exploración y reconocimiento, tanto visual como electrónico mediante el uso del radar y el trasponder, lo que permitía detectar la presencia de buques y el tipo de radar empleado por los mismos al introducirse en los lóbulos se medían las distancias y tiempos de reacción.

- Control de operaciones desde el aire, en el que se lleva embarcado al Oficial Controlador Aéreo Transportado (OCAT), lo que permitía estar más cerca del objetivo; y en contacto permanente con los aviones de combate, para cualquier informa - ción de importancia o cambios en el misionamiento debido a que estaba en enlace, tanto con Malvinas como con la FAS; servir de relay para cualquier comunicación así conocer los resultados de la operación, tanto para efectos de evaluación como para búsqueda y rescate.

Para este tipo de trabajo previamente se hizo un estudio de las posibilidades de los radares, estableciéndose un lóbulo ideal que fue utilizado como patrón para el planeamiento de las misiones de diversión y las de combate, a fin de establecer las alturas y distancias de acercamiento evitarán la detección de los radares así como también para evitar las defensas enemigas si la misión lo requería.

Para las operaciones diversionarias los aviones efectuaban siempre un vuelo en perfil ABA; el que consistía en hacer un acercamiento a alturas entre 30 a 40 mil pies hasta pinchar el lóbulo del radar es decir hasta ingresar al área de captación de los radares, acto seguido se efectuaban un descenso en acercamiento al objetivo a mínima altura; se mantenía la misma velocidad de acercamiento de los aviones de combate pero manteniéndose siempre dentro del lóbulo del radar. A una distancia prudencial, lejos del alcance de la AAA enemiga se iniciaba el retorno a baja altura primero y luego en altura.

La finalidad era presentarse al enemigo como avión de combate atacante, obligando la salida de los a-

viones Harrier desde los buques y manteniendo a la flota en estado de alerta; esta labor de hostigamiento cansaba al enemigo y permitía reconocer su capacidad de reacción.

Para simular ser aviones de combate volaban por escuadrillas. Otra forma de operación diversionaria que dio buenos resultados fue irradiar desde un avión las comunicaciones de una operación grabada, de tal forma que se simulaba las transmisiones de una escuadrilla de combate en operación. Estas misiones se hacían permanentemente en forma independiente y a veces mientras se efectuaba una operación real.

El resultado fue muy positivo, y sirvieron de mucho para apoyar a las misiones de combate, así como para conocer procedimientos y capacidades del enemigo, demostrando los pilotos civiles gran arrojo y valentía, así como buen nivel profesional.

Se presentaron casos en que se vieron amenazados por disparos de misiles; un Lear Jet fue alcanzado por un misil Sea Dart mientras volaba a 41,000 pies, aparentemente se acercó demasiado a un piquete inglés; igual le ocurrió a un C-130 que a 4,000 pies hacía exploración, perdiéndose ambas tripulaciones.

Las horas voladas por los aviones civiles requisados en las operaciones diversionarias y de transporte, fueron 1,700 aproximadamente.

5) Operaciones de Guerra Electrónica

Un caso muy particular en esta guerra fue el desarrollo de esta operación. Así se pudo observar:

- El convencimiento de la FAA que las acciones que se desarrollaban estaban siendo dirigidas para los ingleses desde Londres mediante comunicación vía satélite.

- Por su parte la FAA había obtenido sus datos sobre las posibilidades inglesas a través de Oficiales argentinos que habían participado en trabajos operativos con la OTAN.

La FAA no estuvo preparada para hacer guerra electrónica por falta de medios pero salvo casos muy específicos y aislados, no fue empleada por ninguno de los contrincantes. Posiblemente entre las razones de la no aplicación de medidas y contramedidas por un país que es productor de equipamiento ad-hoc, se presume que Inglaterra no juzgó oportuno poner de manifiesto sus equipor por razones de seguridad y por sub-estimación a la FAA, o también porque su técnica está orientada al equipamiento ruso y en consecuencia no era aplicable a los medios que se le oponían.

Las actividades principales realizadas fueron de radioescucha, radio engaño, radio interferencia, contra radio engaño, radio interferencia, contra radio engaño y contra radio interferencia; en este aspecto hubo dos actividades que resaltaron: la radioescucha que fue complementaria con radiogonómetros de propiedad del Ejército que no eran debidamente utilizados y permitieron ubicar tanto buques como estaciones en tierra; y, el radio engaño dentro del cual se efectuaban acciones psicológicas, preparando un programa en inglés que era radiado desde una estación comercial muy potente de Comodoro Rivadavia para las tropas inglesas en Malvinas, con música ad-hoc y mensajes velados con fines de crear confusión y desmoralizar.

Se intentó emplear medidas de perturbación electrónica mediante el uso de shaft. pero las pruebas realizadas no fueron positivas.

Se conoce que la FAA tiene en proceso de equipamiento un avión Boeing 707 para ELINT consistente en radar de búsqueda, equipo IFM con equipo superheterodino, equipos para realizar contramedidas electrónicas y radar warning entre otros.

Las acciones de guerra electrónica efectuadas por los ingleses, fueron las siguientes:

- Lanzamiento de drones o ecos que aparecían en pantallas como helicópteros acercándose de noche a ciudades, que obligaban a la salida de interceptores y a activar las alertas para defensa civil.
- Interferencia a las comunicaciones en las Bases de Despliegue, estimándose que ello fue realizado desde Chile.
- El lanzamiento, de un cohete X-Ray por un avión Vulcán al radar de vigilancia de una batería de 35 mm. en las Malvinas, destruyéndolo.

6) Operaciones Aero-Terrestres

El empleo de aviones contra las FFTT fue muy limitado por las siguientes razones:

- No se conocía la línea del frente.
- Se consideraban demasiado riesgosas y poco remunerativas ante la presencia del nutrido fuego antiaéreo.
- Las posibilidades de ubicación del blanco eran casi nulas ya que las defensas antiaéreas obligaban a entrar a mínima altura y gran velocidad.

- No es práctica la dirección que pueda proporcionar el CAA a cualquier otro medio de señalamiento del blanco.

- Los propios pilotos se mostraron escépticos sobre las posibilidades de ejecución y éxito luego de las experiencias de combate vividas.

- Se consideraba que el apoyo podía ser exitoso sólo si se efectuaba con sorpresa absoluta y a blancos de área.

Las pocas misiones que se efectuaron con A-4 y M-5 fueron para batir las cabezas de playa y concentraciones grandes de tropas y equipos en línea alejadas del frente; en todos los casos los aviones retornaron con muchos daños causados por la artillería, inclusive de calibre 7.62 mm. Los aviones Canberra fueron utilizados en bombardeos nocturnos a 1,000 pies ayudados por el radar Malvinas y con equipo Doppler y baroaltímetro, desconociéndose los resultados aunque el propósito de su empleo era mostrar cierta capacidad nocturna y hostigamiento.

Los aviones Pucará participaron en este tipo de misiones; desconociéndose los resultados.

b.-AREA DE DEFENSA AEREA

La Defensa Aérea, cumplió un rol importantísimo para oponerse a las operaciones ofensivas de la Fuerza Aeronaval inglesa quedando comprobado fehacientemente el valor que representan los medios para la Defensa Aérea, en especial los Radares y las Armas Antiáereas.

La oposición que presentó el Sistema de Armas Antiaéreas a los ataques aéreos, se reflejó en 14 aviones

Harrier derribados más aquellos que sufrieron daños y obligaron a los ingleses a cambiar sus métodos de ata que; esta efectividad tuvo su repercusión también en las fuerzas propias causando la pérdida de dos aviones argentinos.

En todas las posiciones de radar y AAA se cavaron pozos para la protección del personal y en el caso de las islas tuvo importancia vital, comprobándose que debido a su uso ningún personal de la Fuerza Aérea empeñado en tareas de defensa fue herido o muerto por acciones enemigas.

1) Composición del sistema de Defensa Aérea

a) Aviones Interceptores

La Fuerza Aérea Sur, asignó al Sistema de Defensa los aviones interceptores Mirage III, los cuales poseen un Radar Cirano III a bordo para interceptación.

La configuración empleada fue de 2 tanques de 449 gls, en la estación ventral 1 misil anti-magnético MATRA 530 y en las estaciones alares 2 misiles infrarrojos MAGIC 550.

La actividad de los aviones interceptores fue casi nula por su limitado radio de acción para operar sobre la Isla, por lo que su operación se concretó a misiones de sombrilla, desde 20,000 pies a 35,000 pies, con un tiempo máximo de permanencia de 10' .

b) Radares

- Radar móvil de vigilancia de largo alcance, marca "WESTINGHOUSE" tridimensional con un alcance efectivo de 220 Mn a las alturas mayores de 50,000 pies.

- Los radares (en especial el ubicado en Malvinas) fueron muy efectivos.
- Estos radares (tácticos) proporcionaron una gran flexibilidad y movilidad al Sistema de Defensa por su fácil movilización y transporte fueron operados las 24 horas durante todas las operaciones.

  Poseen una sola antena para la obtención y medida de las tres dimensiones: Asimut, Distancia y Altura; cuentan con 2 cabinas de conducción con 2 pantallas cada una que permitía realizar interceptaciones simultáneas; los equipos de comunicación son VHF, UHF e IFF.

  Además posee otras características especiales como:

  - Desplazamiento en la pantalla del punto de irradiación con la finalidad de mejorar la visualización de la vigilancia por sectores.
  - Capacidad de sobre dimensionas un blanco en pantalla a fin de colocar al avión interceptor en la mejor posición de aproximación.
  - Capacidad de eliminación de perturbaciones no electrónicas (shaft) electrónicas mediante el dispositivo MTI integrado al radar.
  - Determinación automática del Asimut, altura y distancia con presentación digital.

- Radar móvil de mediano alcance marca "CARDION" de dos dimensiones (Asimut y Distancia) con un alcance efectivo de 110 MN.

  Estos radares empleados para la identifica-

ción de blancos y alertar a la artillería antiaéreas; pertenecían al Ejército pero fueron operados por personal de la Fuerza Aérea e integrados al Sistema de Defensa Aérea General.

- Radar móvil de corto alcance israelí marca "ELTA" de dos dimensiones (Asimut y Distancia) con alcance efectivo de 20 kms. Estos radares se emplearon parala detección de blancos en aproximaciones a bajas alturas con el objeto de alertar a las armas antiaéreas de tubo.

c) Misiles S/A "ROLAND II"

Es un sistema misilístico de corto alcance, para la destrucción de blancos aéreos en acercamiento a bajas alturas y grandes velocidades, su conformación es similar al Sistema CROTALE con misiles montados sobre vehículos de guiado radárico con cabeza infrarroja.

Fue el complemento de las armas de tubo, contaba con un radar de vigilancia que funcionaba por monopulso ambos con un alcance de 16 kms. Siendo el alcance eficaz de destrucción de 6.3 kms con un techo práctico de 3,000 mts.

La velocidad constante del misil es de 500 mt/seg. siendo su máxima velocidad de 590 mt/seg.

Pertenecen al Ejército y fueron usados para la defensa de las pistas de aterrizaje.

d) Baterías "SKYGUARD" con Radar

Este sistema de armas lo constituye la fusión e integración de 3 baterías bitubos de 35 mm.

[illegible] radar de tiro y [illegible] previsto para defensa de área en las Bases Aéreas de despliegue, siendo utilizados en Malvinas con éxito.

Sus características le permitían batir objetivos tanto de día como de noche hasta un alcance de 3,500 mt.

El radar permitía al sistema traquear blancos aéreos hasta una distancia de 26 kms y programar áreas de seguridad para bloquear los disparos en sectores que no debían ser batidos.

e) Cañones de 20 mm.

Lo conforman cañones bitubos de 20 mm. alemanes marca "RAYMETAL" y tenían como misión específica impedir o interferir la acción del enemigo dentro de un área de influencia, para el empleo en defensa puntual de día.

Estos cañones bitubos, equipados con miras predictoras optrónicas resolvían el problema de predicción automática.

El alcance de este cañón es de 4 Kms y de 3,000 mts. de altura.

f) Red de Observadores Aéreos (ROA)

Conformada por personal civil radio-aficionado que tiene como misión observar y transmitir información sobre movimientos aéreos del enemigo, especialmente en zonas de difícil cobertura radárica, aumentando así el tiempo de reacción del sistema de Defensa Aérea.

Dicho personal era voluntario y portaba sus propios equipos, de preferencia VHF a los cuales ellos mismos les hacían mantenimiento y

reparaciones.

Fueron ubicados en parejas a unos 80 MN de la zona por defender a fin de incrementar el tiempo de reacción, considerando a los incursores con velocidades de 0.9 M.

Se les desplegaba con separaciones aproximadas de 20 kms entre los puestos de observación (POA) aprovechando los accidentes del terreno más elevado para una óptima observación visual, considerando también las vías de acceso terrestre, facilidades aledañas y la cercanía a poblados a fin de facilitar su instalación, camuflaje y engaño.

La ubicación de los Observadores Aéreos fue el resultado del análisis de los siguientes factores:

- Curso de acción probables del enemigo
- Cobertura de radar disponible.
- Ubicación de los aviones caza-interceptores.
- Velocidad de los aviones interceptores.

Dadas las características del TO Islas Malvinas a la ROA se le ubicó alrededor del litoral de las Islas.

La adquisición visual de la información era transmitida por VHF, luego se procesaba la información en un centro de filtraje y se pasaba al CIC parala evaluación y explotación correspondiente.

La ROA sólo trabajaba en horas luz, empleando la noche para comunicar todos sus asuntos logísticos.

Para la instalación de la Red se pudo utilizar

los medios de la Fuerza Aérea o los medios del personal civil, para lo cual en tiempo de paz, la Fuerza Aérea presta facilidades a los Clubes de Radio-Aficionados en cuanto a la liberación de impuestos en la adquisición de equipos, efectuándose luego un empadronamiento para empleo en casos de conflicto.

Al personal lo distribuían por parejas dotándolo de armamento y munición para su defensa personal únicamente; el abastecimiento se efectuaba con helicópteros siendo el reaprovisionamiento de víveres para una semana de operación.

El adiestramiento para este personal se efectuaba durante los ejercicios operativos (Ordenes de Operaciones), efectuados en época de paz, así como un curso de standarización teórico que se realizaba anualmente.

La ROA constituyó un medio muy eficaz y de la experiencia en el conflicto se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- El equipamiento de vestuario debía ser el más apropiado para el clima donde se efectuaran las operaciones y mimetizado según las características del terreno.
- La ubicación de los observadores debe ser siempre la misma, tanto para los ejercicios como en la época de conflicto.
- El curso de adiestramiento anual debería ser más completo a fin de instruir a los observadores como posibles controladores aéreos avanzados, con conocimientos sobre supervivencia y del material bélico militar y naval del enemigo.
- En la práctica sirvieron para proporcionar

no sólo movimientos de aviones sino también de buques, tropas, posición de eyecciones, etc.

- Empleo de jerga o dialectos en las comunicaciones para confundir o dificultar su comprensión por el enemigo.
- Mejorar el grupo de observadores incrementándolo con personal militar equipado con misiles portátiles de superficie/aire preferentemente infrarrojos.

g) Defensa Civil

El Sistema de Defensa Civil operaba bajo responsabilidad del Ministerio de Defensa y la Fuerza Aérea sólo coordinaba procedimientos y comunicaba situaciones de alerta.

Los objetivos generales para la Defensa Civil debían responder claramente a las interrogantes de "Qué debe hacerse y Cómo puede hacerse", obteniendo como resultado la aptitud de la población para la auto protección individual y colectiva.

Dentro del TO la Defensa Civil entró en acción en todas las ciudades del Sur; a este nivel existían las Juntas de Defensa Civil que eran presididas por el Intendente (Alcalde) de la ciudad y conformada por personal civil que trabajaba en ella en forma voluntaria; estaban organizadas por áreas y dentro de las áreas por manzanas asignando responsabilidades específicas a los vecinos.

La Junta estableció prioridades para su trabajo, considerándose principalmente los siguientes aspectos:

- Sanidad
- Contra incendio
- Control de daños/remoción de escombros
- Sistema social

La organización para la Defensa Civil era bastante completa de manera que su conformación le permitía llegar hasta el más bajo nivel que era la agrupación por cuadros.

Además, la Defensa Civil realizó una extensiva campaña de educación que abarcó a toda la población, dedicándole una especial atención a la población escolar. En los colegios esta educación se estableció como una asignatura más de estudio obligatorio. Las metas por alcanzar por el Sistema fueron las siguientes:

- Crear en la población la conciencia de la autoprotección individual y colectiva.
- Desarrollar el sentimiento de solidaridad como logro de servicio y paz.
- Estimular la ayuda mutua ante la eventualidad de desastres de cualquier origen.

El Sistema de Comunicaciones se hacía a través de:

- Radio, con los Centros de Información y Control de las Bases Aéreas.
- Radios de la Policía Local
- Radios en las Municipalidades
- Organos de difusión comercial

Se realizaban permanentes ejercicios y dictaban cursos de primeros auxilios para calificar a personal voluntario.

2) Despliegue del Sistema

a) Novena Brigada Aérea-Comodoro Rivadavia

- Cuatro aviones interceptores M-III
- Un radar móvil WESTINGHOUSE de largo alcance.
- Un radar ELTA de corto alcance
- Un sistema de artillería anti-aéreo SKYGUARD de 35 mm.
- 9 piezas bitubos de 20 mm.

b) Base Alternativa - San Julián

- Un radar CARDION de mediano alcance
- Un sistema de artillería antiaéreo SKYGUARD de 35 mm.
- 9 piezas bitubo de 20 mm.

c) Base Alternativa - Santa Cruz

- Un radar CARDION de mediano alcance

d) Base Aérea Militar - Río Gallegos

- Cuatro aviones interceptores M-III
- Un radar móvil WESTINGHOUSE de largo alcance.
- Un radar ELTA de corto alcance
- Un sistema de artillería anti-aéreo SKYGUARD de 35 mm.
- 9 piezas de bitubos de 20 mm.

e) Base Naval - Río Grande

- Un radar móvil WESTINGHOUSE de largo alcance
- Un sistema de artillería anti-aérea SKYGUARD de 35 mm.
- 9 piezas bitubo de 20 mm.

f) Puerto argentino - Islas Malvinas

- Un radar móvil WESTINGHOUSE de largo alcance
- Dos radares ELTA de corto alcance
- Un radar CARDION de mediano alcance
- Un sistema de defensa anti-aéreo SKYGUARD de 35 mm.
- Un sistema de defensa anti-aéreo ROLAND-misiles

- 9 piezas bitubo de 20 mm.

g) Puerto Darwin - Islas Malvinas
- Un radar CARDION de mediano alcance
- Un radar ELTA de corto alcance
- 6 piezas bitubo de 20 mm.

3) Funcionamiento del Sistema

El Comando de la Defensa Aérea tiene el control de todo el espacio aéreo y acciona los medios asignados a través del Centro de Información y Control (CIC) ubicado en todas las Bases de Operación como se indica a continuación:

Al CIC llegaba la información de todo el tráfico aéreo en el área de su responsabilidad, aprobaba los planes de vuelo que se generaban en la Unidad y registraba las operaciones que los escuadrones de combate realizaban; todo este tráfico era ploteado sobre una mesa de control (MITA) con información que por enlace punto a punto se intercambiaba con el controlador de radar.

En el caso de Malvinas todo el tráfico aéreo era trasmitido por la FAS al CIC respectivo, el cual recibía también información de movimientos de aviones por parte de la ROA desplegada.

Ante situaciones de aeronaves no identificadas el Jefe de servicio del CIC, estaba facultado para ordenar la salida de interceptores y autorizarlos si era necesario a hacer fuego; paralelamente se comunicaba a los operadores de las armas antiaéreas alertando o dando instrucciones sobre asimut y altura; asimismo se comunicaba a Defensa Civil y a los otros Institutos la situación de alerta para las acciones correspondientes, siendo su estructu-

ra la siguiente:

a) Red de Vigilancia y Control Aéreo (VYCA)

Esta red está estructurada para enlazar los Centros de Información y Control de todas las bases que contaban con medios aéreos, así como el CIC de las Islas Malvinas (Puerto Argentino); además tenía enlace directo con el CIC de Buenos Aires.

El núcleo de esta red lo constituyó el CIC de Comodoro Rivadavia, donde se centralizaba toda la información sobre movimiento de aeronaves que servía de elemento de juicio para la toma de decisiones al Comando de la FAS.

Por otro lado, cada CIC estaba enlazado por comunicación Punto a Punto con el radar de largo alcance y por equipo HF con los aviones exploradores.

En el caso especial de las Islas Malvinas, la Red de los Observadores Aéreos estaba enlazada directamente con el CIC de las Islas Malvinas, el cual después de recibir la información la transmitía al Comando de la FAS.

Asimismo, esta red se encontraba prevista para el enlace con el Ejército y Marina (buques).

Los medios que se emplearon para la red fueron: Teléfonos Punto a Punto entre los radares y los CIC, entre los CIC se utilizó la red de microondas ENTEL con equipos multiplicadores, de manera tal que de un canal obtenían hasta 15 canales de voz. El enlace entre los aviones exploradores y los CIC eran por HF con mensajes cortos empleando indicativos al transmitir la información, a fin de mantener la seguridad de

la información.

La información básica que se transmitía por esta red era respecto a los parámetros de número de blanco, altura, asimut, distancia y velocidad.

El control de todas las aeronaves mediante esta Red en tiempo de paz está a cargo del Comando de Defensa y en el TO estuvo a cargo del Comando de la FAS.

b) Red de Identificación

Esta Red estaba diseñada para enlazar todas las Mesas de Identificación de Tránsito Aéreo (MITA) que era el lugar de ploteo de planes de vuelo, a fin de difundir los planes de vuelo presentados para fines de control del tránsito aéreo.

Las MITA's se encuentran ubicadas dentro de los CIC y se les emplea para la identificación de los Planes de Vuelo por el Sistema de correlación. Todos los planes de Vuelo Civiles y Militares, en operaciones de transporte, se confeccionaban en los Centros de Control de Area (ACC), que eran las instalaciones y facilidades de aeródromos, donde los pilotos presentaban su Plan de Vuelo.

Los Centros de Control de Area (ACC) eran los encargados de recibir y aprobar los Planes de Vuelo comunicándose de inmediato por teléfono punto a punto o teletipo con las MITA's de los Centros de Información y Control (CIC).

Todos los datos del Plan de Vuelo eran colocados en los tableros de Control de las MITA's donde también se incluían los Planes de Vuelo

de las misiones ofensivas.

Es necesario puntualizar que en tiempo de paz toda la regulación y normas del tránsito aéreo se encuentran a cargo dela Fuerza Aérea Argentina.

El medio de comunicación de las MITA's es por teléfono a microondas y teletipo.

c) Red de Alerta y Control

Esta Red está diseñada para diseminar la orden de despegue a los aviones interceptores, para lo cual enlaza al Centro de Información y Control (CIC) con el Puesto de Comando de la Caza interceptora por teléfono a microondas o equipos HF y con los puestos de Comando en los refugios por teléfono punto a punto alámbrico o por equipo portátil VHF/FM a fin de no demorar el despegue.

Para las interceptaciones una vez dada la orden a los pilotos en el momento del taxeo se les indicaba por medio de una tablilla el vector inicial, altura y en algunos casos el Régimen de motor que se debía emplear después del despegue; esta información era recibida por el teléfono del Puesto de Comando o por el del CIC.

El avión interceptor taxea y despega sin reportar debido a que paralelamente el CIC alertaba a la Torre de Control a fin de liberar el tráfico. Una vez en el aire los pilotos contactan con el radar a fin de efectuar la interceptación; en caso de efectuarse una intercepción a un blanco en acercamiento al aeródromo, el radar era el encargado de notificar al

piloto para el desenganche por acercamiento, el radar notifica a la torre por teléfono cuando el avión se encuentra a 15 MN a fin de clarear el tráfico.

El procedimiento de Emergencia de identificación cuando el IFF está inoperativo es por medio de palabras o indicativos pre-establecidos. La transferencia de un radar a otro la efectuaba el mismo piloto poniendo el código IFF establecido y cuyos dígitos variaban diariamente.

d) Red de Alarma

Esta Red está diseñada para diseminar la alarma ante un ataque aéreo a las armas antiaéreas y al sistema de Defensa Civil.

El enlace se efectuaba desde los CIC a las piezas de artillería antiaérea mediante equipos motorola de largo alcance y a la Defensa Civil por teléfono o radio que a su vez actuaba los medios previstos que eran: sónicos (sirena) o audiovisuales (radio y televisión).

Los tipos de Alarma previstos ante un ataque aéreo eran amarilla y roja. La amarilla es el estado de alarma en donde las retransmisoras comerciales bajan su potencia para evitar la radiogoniometría o ser empleadas por los aviones enemigos como radiofaros. Para la roja todas las retransmisoras comerciales se cortan automáticamente.

Es necesario puntualizar que la Defensa Civil instruyó a la población para el oscurecimiento de la ciudad empleando cada habitante sus propios medios tales como: frazadas, cubrecamas,

manteles, etc. efectuando a la vez una reducción de consumo de energía eléctrica durante la noche.

e) Red de los Observadores Aéreos (ROA)

Esta Red está estructurada para pemitir la transmisión de las informaciones de los observadores terrestres sobre movimientos aéreos.

Cada observador estaba dotado de un equipo VHF de corto alcance o un equipo HF, el cual se emplea para la retransmisión del mensaje. La recepción de los mensajes se efectúa con una estación repetidora "Radio Relay" VHF o HF instalado por la Fuerza Aérea y operado por personal militar, su ubicación se efectúa tratando de abarcar la mayor cantidad de Puntos de Observación y de acuerdo a los accidentes del terreno.

De ahí los mensajes eran transmitidos hacia un centro de filtraje ubicado en el Centro de Información y Control (CIC) que era el encargado de comunicar al CIC la información evaluada.

c. AREA DE MATERIAL

Las previsiones que se adoptarán en el área de Material fueron las mismas contempladas en los PP/OO contra CH.

El cálculo de Material fue para 30 días de operación con tres salidas diarias; las Unidades se desplazaban a las Bases de Despliegue con todo el material y equipo requerido para las operaciones, por vía aérea o terrestre; las Bases proporcionaron instalaciones y servicios de apoyo y en el caso de aeródromos se llevaba todo lo factible de transportar.

El mantenimiento de 1er. y 2do. escalón se efectuaba en las Bases de Despliegue; en el caso de aviones A-4, se rotaban aviones para efectos de mantenimiento en las Unidades de orígen; las reparaciones debían efectuarse en las Unidades de Servicio, pero terminaron realizándolos en las Bases cuando era factible.

El abastecimiento de repuestos lo efectuaba cada Unidad o se solicitaba al C-FAS quien solicitaba directamente a Material con información al CAE. El traslado de repuestos era muy expeditivo con los aviones de transporte.

El abastecimiento de combustible y lubricantes era efectuado por YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) con sus propias cisternas para el traslado y recargas mantenían los niveles previstos en todas las Bases; a la Isla se enviaron tanques de jebe y cilindros, estos eran dispersados en grupos pequeños y las pocas veces que fueron alcanzados por fuego enemigo las pérdidas no fueron significativas.

Se efectuaron las requisiciones de aviones tipo Lear Jet, Cessna Citation y Turbo Comander, así como algunos vehículos.

La Fuerza Aérea ponía el combustible y lubricantes, paga_

ba a los operadores por el servicio, correspondiendo al dueño efectuarles el mantenimiento incluyendo repuestos. Diferentes compañías pusieron a disposición voluntariamente vehículos de transporte de personal y carga sin costo, salvo el combustible.

Para recuperación de pistas y remoción de escombros contaban con algunos medios en las bases y tenían comprometidas a compañías particulares para efectuar los trabajos en caso requerido; para ello se tenía empadronados tanto a las compañías como vehículos así como personal técnico a la vez que contaban con material en la base o en lugares determinados; a las Malvinas se llevó material y equipos las dos veces que la pista de Puerto Argentino fue alcanzada por bombas, se hizo las reparaciones sin inconveniente alguno.

Las Bases contaban con equipos de apoyo terrestre en cantidad suficiente.

El personal de mantenimiento fue adecuado en todas las especialidades logrando mantener operativos a los aviones a pesar de las condiciones ambientales de trabajo con temperaturas bajo cero y fuertes vientos.

Con respecto al material de guerra, contaron con buena cantidad de bombas PG, bombas Napalm, munición en general, cohetes A/A y A/T, pero se apreció deficiencias en material Clase V-A apropiado para el ataque a buques; se instaló un portabombas en un C-130 siendo empleado con éxito.

Otra deficiencia fue la carencia de stock de tanques externos de combustible para aviones M-5, los que fueron eyectados en vuelo en varias oportunidades, y en consecuencia los aviones quedaban sin posibilidad de operar hacia la Isla.

Permanentemente se proporcionó víveres frescos para hacer por lo menos una comida caliente al día; así mismo, la ves_

timenta fue cambiándose de acuerdo a las necesidades climatológicas de la Isla.

En conclusión, salvo el material de guerra y los tanques lanzables, las previsiones y el sistema logístico trabajó bien, no existiendo situaciones de apremio durante las operaciones en el continente.

d . AREA DE PERSONAL

Las previsiones de los PP/OO contra CH en el área de personal fueron aplicados al caso de las Malvinas.

Inicialmente no se tuvo control del personal, posteriormente se empadronó a todo el personal con una tarjeta de registro con los datos más importantes y archivada por Unidades, luego se adoctrinó al personal sobre sus deberes y obligaciones según el Convenio de Ginebra.

Las actividades de personal abarcaron tres aspectos principales: la administración del personal, el aspecto de sanidad y el aspecto legal.

1).- ADMINISTRACION DE PERSONAL

Se estableció previsiones para 60 días, se consideró reemplazos y se autorizó a convocar (movilizar) al personal que fuera necesario en cada Unidad.

También contaban con todas las comodidades incluyendo al personal de tropa para evitar hacinamiento; cuando no se contaba con facilidades suficientes se alquilaba habitaciones en hoteles de primera categoría donde se alojaban las tripulaciones en las Malvinas utilizaban instalaciones, instituciones o casas de la localidad. La alimentación era buena; a las Malvinas se enviaban raciones completas y variadas a base de conservas y en las Bases se utilizaron los servicios de concesionarios, todo por cuenta de la Fuerza Aérea.

Al personal desplegado se le pagaba un viático de 5 dóllares diarios que tenía una mínima variación entre un Brigadier y la Tropa. También se le dotó del equipamiento para campaña en clima frío pero según informes no era de mucho abrigo y era notorio ver gran variedad de uniformes.

En cuanto a reemplazos fue factible realizarlos excepto con pilotos de M-5.

Se movilizó al personal de pilotos y tripulaciones de los aviones requisados a quienes se les daba el grado y sueldo de Alfereces con las mismas prerrogativas que el personal en actividad, asímismo se movilizó al personal técnico profesional requerido pero en cantidad mínima y un buen número de retirados se constituyó a trabajar sin ser llamados, tanto el personal superior como subalterno.

El Comando de Personal tiene empadronado a todo el personal técnico y profesional necesario para la Fuerza Aérea.

La guerra era un trabajo más y la rutina debía seguir igual aunque con más labor, tratando de no romper el esquema de vida normal, por lo que se dió facilidades para el descanso adecuado del personal y se rotaba al personal de alerta o guardia de tal forma que las tensiones se disiparan, en la práctica era difícil por las pérdidas de personal de tripulantes lo que influía en el estado de ánimo.

La ansiedad y el miedo fueron dos estados permanentes en el personal de tripulaciones en el continente y en el personal de despliegue en las Islas; la moral fue alta y la motivación fue constante entre los pilotos, quienes vivían la situación y constantemente trabajaban para concebir los procedimientos que debían aplicar para el éxito en las misiones y supervivencia.

La disciplina era mantenida y el Comando FAS fue muy exigente en ese sentido; en el caso de los pilotos, se regresó a su Unidad a por lo menos 4 de ellos, incluyendo un Jefe de Escuadrilla por que se mostraban renuentes al vuelo, cancelando o abortando misiones

sin justificación fundamentada, evitando que se resque brajara la moral y disciplina; se tenía previsto dar facilidades al personal para que visiten a sus familia_ res a partir de los 40 días del inicio del despliegue, pero su ejecución fue limitada porque las operaciones se intensificaron a partir de la 3ra. semana de Mayo.

Se gestionó conjuntos musicales y de teatro para dis- tracción del personal , pero el curso de las operacio_ nes no permitió que se realice en la medida de lo pre_ visto.

Se coordinaba con instituciones y familias para organi_ zar reuniones sociales para que disiparan las tensio- nes; Los capellanes proporcionaban apoyo espiritual y moral al personal, el servicio postal fue establecido con aviones de la Fuerza Aérea, entre las bases sede y las de despliegue así como a la Isla, se dió facili_ dades para que hablaran por teléfono con sus familia _ res con tarifa rebajada en 50%.

El trato para los prisioneros de guerra era registrar_ los con sus generales de ley según convenio de Ginebra, tomarles un examen médico y ponerlos a disposición del A-2 para interrogatorio y finalmente entregarlos al Ejército.

Para los fallecidos se tenía previsto el entierro de acuerdo a indicaciones de los familiares de acuerdo a las facilidades de evacuación.

2) SANIDAD

Toda el área de sanidad en el TO estaba a cargo del A-1 para lo cual se organizaron tres escalones para la atención de enfermos y heridos.

El primer escalón en las Islas Malvinas con Puestos de socorro encargados de proporcionar la atención médica desde primeros auxilios hasta pequeñas intervenciones quirúrgicas, también se empleó el Hospital de la Isla que contaba con limitada capacidad.

El 2do. escalón en la ciudad Comodoro Rivadavia, con la capacidad instalada de los hospitales de la ciudad según reservación anticipada, utilizando en primera instancia un hospital móvil de la Fuerza Aérea instalado en la 9na. Brigada.

El 3er. escalón estaba previsto en los hospitales de la zona del interior.

Los medios para la evacuación y traslado de enfermos y heridos eran los siguientes:

- Ambulancias para todo tipo de pacientes
- Avión Merlín para evacuación de pacientes en estado crítico.
- Aviones F-27, F-28 y C-130 para transportes de enfermos y heridos con kits especialmente confeccionados.

A todo personal que salía de la Isla una vez iniciadas las operaciones, se le evaluaba para reintegrarse a la vida normal; en caso negativo se le trataba en un centro de readaptación social antes de que entrara en contacto con la familia y su Unidad.

En las Bases de despliegue además de la Sanidad Orgánica actuaba el médico del Grupo Aéreo que era calificado en medicina aeronáutica y se desplegaba acompañando a su Unidad; participaba en todas las actividades de los Escuadrones de vuelo y convivía con los pilotos, actividad que es practicada desde tiempo de paz y le permitía por lo tanto conocer a fondo a los pi _

1978.

lotos, asistía a las reuniones antes de una misión (Briefing) así como al retorno de las tripulaciones con fines de evaluación de los pilotos.

3) ASPECTOS LEGALES

La actividad legal principalmente se efectuó para los trámites legales del personal fallecido y desaparecido.

e. AREA DE INTELIGENCIA

Los elementos de inteligencia responsables de obtener la información y producción de inteligencia en apoyo a las operaciones, sobre las posibles actividades del enemigo, no pudieron cumplir a cabalidad con sus funciones debido a que el personal asignado no era el más idóneo y desconocía la parte operativa; por consiguiente los interrogatorios a las tripulaciones y evaluaciones de las actividades del enemigo fueron realizadas por la Sección Operaciones.

En general las actividades desarrolladas fueron las siguientes:

- Obtención de información y procesamiento
- Explotación de la inteligencia estratégica enviada por el Comando Aéreo Estratégico (CAE).
- Proporcionar información sobre los medios y equipos empleados por el enemigo.
- Mantener al día la Carta de Situación del Enemigo.
- Mantener por ploteo el desarrollo de las misiones ofensivas propias.
- Mantener un registro de daños ocasionados al enemigo.
- Censura de la correspondencia que salía desde las Malvinas.
- Vigilancia del Frente Interno y efectuar actividades de Contra Inteligencia.
- Enlace con el personal representativo de los órganos de difusión a fin de controlar la información y fotografías.

Recolectaban información por radio desde Malvinas, de los informes de la Isla cada vez que iba un avión a ese lugar, del personal que venía de la Isla, de los informes e interrogatorios a las tripulaciones y de la que se captaba por diferentes medios en especial buques pesqueros infiltrados.

Un detalle curioso constituyó las transmisiones en español de la BBC-Londres que eran registradas en inteligencia y en las cuales se informaba con alguna anticipación las actividades que posiblemente harían las fuerzas inglesas y que casi siempre ocurrieron tal como se había anunciado.

200 fs.

f. AREA DE COMUNICACIONES

Las redes de Comunicaciones estaban organizadas de acuerdo al siguiente detalle:

- Red de conducción Estratégica
- Para las comunicaciones de carácter operativo entre el Comando Aéreo Estratégico y el Comando de la Fuerza Aérea del Sur, los medios eran: teléfono por microondas con codificador de voz, teletipo y radio HF, esta red sólo era empleada por el Comando de la FAS.

- Red de Comando y Administrativa
- Para las comunicaciones de asuntos logísticos y administrativos entre el Comando Aéreo Estratégico, el Comando de la FAS y las Bases de Despliegue. Los medios eran teléfono por microondas (a la central de cada Unidad), teletipo y radio HF.

- Red de Control Ofensivo.

Para las comunicaciones de carácter operativo entre el Comando de la FAS y los Oficiales de Operaciones de cada Base de despliegue, estando terminantemente prohibido cualquier otro uso que no fuera el operativo. Los medios eran teléfono caliente punto a punto por microondas con codificador de voz y teletipo.

Esta Red se utilizó para comunicar las órdenes fragmentarias e instrucciones para la ejecución de las operaciones; así mismo para informar los resultados de las operaciones luego del interrogatorio a las tripulaciones. No se tuvo conocimiento de que estas comunicaciones fueran interceptadas.

- Red de Comunicaciones MALVINAS.

Para enlace de la FAS con las Islas Malvinas se utiliza como Red de Comando y Administración y Red de Control Ofensivo a fin de alertar sobre las operaciones previstas, para los resultados de las operaciones efectuadas o información tanto del enemigo como de la situación en las Islas. El equipo HF empleado era de fabricación sud-africana marca GRINEL modelo TL-62 cuya característica principal es el poseer un saltador de frecuencia que proporcionaba un alto grado de seguridad al ser casi imposible interceptar los mensajes o enlaces; no se tuvo indicios de que estas comunicaciones fueran interceptadas.

El mantenimiento de los equipos era realizada a nivel orgánico y se contaba con equipos de reserva tanto en la Isla como en las Bases de despliegue.

Los equipos eran operados por personal capacitado y eficiente, asímismo estaban ubicados correctamente en el terreno.

1. - ACCIONES DE LAS FUERZAS INGLESAS

La fuerza de Tarea estaba conformada por los siguientes tipos de Buque:

- Portaviones
- Cruceros livianos
- Destructores misileros tipo 42
- Fragatas misileras tipo 22
- Fragatas misileras tipo 21
- Transportes logísticos y de desembarco
- Buques petroleros
- Submarinos nucleares
- Submarinos convencionales
- Buques comerciales requisados

La Fuerza Aeronaval estaba conformada:

- Aviones Sea Harrier/ Harrier

- Helicópteros Sea King
- Helicópteros Sea Lynx
- Helicópteros Wissex
- Helicópteros Wasp

Además se confirmó la operación esporádica de aviones Vulcan.

a.- OPERACIONES AERONAVALES

La fuerza de tarea inglesa, desde su partida y durante todo el tiempo que duró su desplazamiento hacia la zona de las Malvinas adoptó una posición ofensiva con sus medios aéreos, efectuando una misión de interceptación a un Boeing Argentino en exploración sin llegar a derribarlo.

Al arribo de la flota, bloqueó 200 millas alrededor de las Islas, mientras una parte de la Fuerza inicia días después una acción ofensiva a las Islas Georgias, logrando neutralizar a un submarino Argentino, con misiles lanzados desde helicópteros WASP, efectuando posteriormente la ocupación de las Islas con un desembarco helitransportado.

Luego de esta exitosa operación aeronaval Inglesa, la Fuerza de Tarea inicia un ataque el día 1° de Mayo a Puerto Argentino, empleando aviones Sea Harrier y helicópteros artillados contra el aeródromo y efectuando un cañoneo de ablandamiento por parte de las unidades de superficie e intentando un desembarco en las playas adyacentes. Esta acción ofensiva no tuvo el éxito esperado, debido al ataque masivo efectuado por la Aviación Argentina por lo que las fuerzas inglesas optan por alejarse hacia el Este de las Islas situándose entre 80 a 150 MN de distancia de la Isla.

A partir de ese momento se puede identificar tres tipos de misiones específicas que cumplieron con los aviones aeronavales: Superioridad Aérea, Interceptación y Sombrilla, los helicópteros realizaron misiones de salvamento y de transporte.

1) Operaciones de Superioridad Aérea

Las Operaciones de Superioridad Aérea fueron empleadas para la destrucción de pistas e instalaciones de Puerto Argentino, usando bombas MK-17 de 1,000 libras PG que solamente hicieron impacto dos veces sobre la pista, una a la mitad cerca del borde izquierdo ocasionando daños mínimos, otra hizo impacto en el concreto próximo a la cabecera que causó un cráter de unos 20 metros de diámetro con 2 a 3 metros de profundidad; contra las instalaciones usaban bombas cluster BL-755 (tipo veluga) las cuales causaron daños diversos, incluyendo la destrucción de aviones Pucará en tierra, llegándose a comprobar que muchas granadas no explotaban; asimismo en los diferentes ataques empleaban cañones. El método de ataques utilizado era de un pasaje, inicialmente con 30° de ángulo, pero fueron batidos por la AAA luego lo hacían rasante, pero también los batieron , optando entonces por hacerlo con alturas por encima del alcance de las defensas (12,000') y en lap; en todos los casos su precisión fue muy deficiente. Los ataques se realizaban casi todos los días empleando siempre dos aviones, tanto de día como de noche con malos resultados , en cambio la AAA los derribada con relativa facilidad; en los últimos días hicieron dos ataques a la ciudad de Puerto Argentino aparentemente buscando el P.C.

En una operación realizada por un avión Vulcan lanzó un cohete X-Ray antiradar destruyendo el radar de una batería de 35 mm. y se estima que el primer día de operación lanzaron bombas PG de 1,000 lbs. por que se apreció un reguero de 19 impactos sin causar daño.

2) Operaciones de Interceptación

Estas misiones se efectuaba en patrulla, el tiempo de reacción era de unos 4' a 6' y aparentemente eran guiados y controladas por patrullas en una sola consola desde las fragatas adelantadas con el objeto de dar cobertura.
Se ayudaban con su propio radar y como armamento empleaban misiles Sidewinder "L" con cabeza infrarroja que podrían ser disparados a 90° de la trayectoria del curso, además utilizaban cañones en sus misiones. Nunca presentaron combate y más bien lo rehuyeron la única vez que se realizó un combate con un M-3 entraron en Maniobra de tijera y colisionaron.

Aparentemente no causaron muchas bajas por que el radar de Malvinas alertaba a los aviones argentinos.

3) Operaciones de Sombrilla

Fue empleado para proteger desembarcos y rescates, se determinó que a partir del desembarco realizado en San Carlos se ubicaban en patrulla en la única ruta de entrada posible de los M-5; uno de ellos volando a 180 kts. con las turbinas deflectadas y el otro orbitando en Maniobra de Yoyo en espera de los aviones; este método fue muy efectivo particularmente contra los aviones M-5.

4) Operaciones de Salvamento

Los ingleses dieron mucha importancia al salva_ mento en el mar con helicópteros, cuando algún buque era dañado o hundido; gran actividad era desplegada durante el día o la noche para resca_ tar al personal.

5) Operaciones Helitransportadas

Fueron utilizados en forma masiva durante los desembarcos, así como para traslado de personal y equipos hacia línea del frente, fue una sor _ presa para las fuerzas Argentinas ya que im _ primieron una movilidad increíble a sus fuer _ zas.

6) Varios

Los medios aéreos, específicamente los aviones Harrier fueron vulnerables a la efectividad de las defensas antiaéreas ubicadas en las instala_ ciones de la Fuerza Aérea en Puerto Argentino perdiendo hasta 16 aviones comprobados, según se aprecia en el Anexo "A"Cuadro N° 9 y los da_ ños que ocasionaron la Fuerza Aérea Inglesa a la Fuerza Aérea Argentina se aprecian en el Ane_ xo "A" Cuadro N° 8.

Fue notoria la información de inteligencia que poseían estimándose que ella fue obtenida por vuelos de reconocimiento sobre la Isla y posible_ mente con ayuda de satélites norteamericanos so_ bre la Isla y el Continente.

3.- ANALISIS Y COMENTARIO DE LAS OPERACIONES AEREAS

Después de haber descrito de una manera más o menos breve los acontecimientos más importantes en el aspecto aéreo del conflicto del Atlántico Sur, se efectúa a continuación en forma de bloques aislados las apreciaciones más importantes con la finalidad de presentarse en forma más objetiva se indica al final de cada comentario analítico una conclusión.

a.-MISION

Teniendo en consideración que la misión de la flota naval inglesa era la de tomar posición de las Islas Malvinas, se puede deducir que la misión de las FFAA Argentinas fue la de impedir el desembarco y la toma de posición de las Islas por parte de las Fuerzas Inglesas; en tal sentido una de las tareas de la FAA debió ser la de contribuir con las FFSS para que los Ingleses no realicen el desembarco.

Considerando que la armada argentina no llegó a zarpar, la Fuerza Aérea realizó el enfrentamiento a la flota en forma independiente.

En tal sentido las Unidades de la Fuerza Aérea debieron realizar una selección adecuada de blancos (dígase Buques Porta Tropas) con la finalidad de evitar el desembarco.

CONCLUSION: La FAA equivocó la selección de blancos al atacar los Buques de Combate y no los buques Porta Tropas, lo cual no le permitió evitar el desembarco de las Tropas Inglesas en las Islas.

b.- SEGURIDAD DE LAS INFORMACIONES

Se observó que las informaciones, a pesar de haber esta_ do controladas por el Estado Mayor Conjunto, fueron mal administradas, permitiendo que se divulgaran con gran facilidad datos como los efectivos, dispositivos, arma_ mento, maniobras tácticas, etc. que sirvieron de base para realizar "ajustes" en la conducción de las opera_ ciones por parte de Inglaterra.

Así tenemos por ejemplo, la excesiva divulgación del uso del misil A/S "Exocet" francés, permitiendo a los Ingle_ ses conocer los efectivos, performances y tácticas de ataques empleadas, lo que posibilitó contrarrestar su efectividad.

CONCLUSION: La FAA rompió la Disciplina del Secreto, al divulgar informaciones de carácter clasificado,en su afán de elevar la moral de las tropas combatientes y del país.

c.- POSIBILIDADES OPERATIVAS

Con respecto a las Operaciones Estratégicas y Tácticas el hecho de contar con la capacidad de efectuar recar_ gas en el aire a sus aviones A-4 permitió a la FAA am_ pliar considerablemente los radios de acción de sus aviones de combate, lo que posibilitó el uso del prin_ cipio de la SORPRESA en sus operaciones; así mismo se conoce que la FAI utilizó 10 aviones cisternas "VICTOR" para apoyar una misión con aviones "VULCAN" desde las Islas Ascensión a las Malvinas y retorno.

CONCLUSION: La FAA incrementó el radio de acción de sus aviones de combate, merced a la buena utilización de aviones cisternas.

d.- CONDUCCION Y CONTROL DE LAS OPERACIONES

Para la conducción y control aéreo de las operaciones la FAA contó con un avión equipado, que funcionó como Centro de Control Aéreo Transportado , que permitió una eficiente conducción de las misiones e incluso le dió capacidad para un remisionamiento en el aire cuando era necesario.

CONCLUSION

El contar con un Centro de Control Aéreo Transportado facilitó la conducción y el control de las operaciones aéreas incrementando la flexibilidad de la Fuerza Aérea Argentina.

e.- EQUIPAMIENTO DE LOS AVIONES DE COMBATE

Durante el desarrollo de las Operaciones Aeronavales, la efectividad de los ataques de la FAA para lograr pasar las barreras del fuego antiaéreo de las UUNN Inglesas fue buena, por las técnicas empleadas; pero esta efectividad se vió gravemente disminuída en sus efectos destructivos, debido a que un número de bombas no explotaron y otra cantidad no dieron en el blanco por error de puntería, posiblemente causado por la falta de equipos y material moderno, como por ejemplo Head-up Display, radar, radioaltímetro, etc. lo cual hubiese permitido obtener mayor efectividad durante un ataque.

CONCLUSION : Todos los aviones de combate deben de contar en el más breve plazo con equipos modernos de navegación, orientación, puntería para obtener la máxima eficiencia durante un ataque.

f.- ARMAMENTO MODERNO PARA LOS AVIONES DE COMBATE

El uso de los misiles A/S contribuyó en forma notable a la hegemonía del Poder Aéreo sobre el marítimo, pues el lanzamiento de misiles "Exocet" desde aviones "SU_ PER ETEND ARDS", que eran los únicos que se encontra _ ban equipados para esta misión, fue efectivo. Por lo menos cuatro misiles Exocet fueron disparados por las Fuerzas Argentinas. Uno hizo blanco y hundió el HMS Sheffield, otro hizo blanco y hundió el Atlantic Conve yor, otro hizo blanco y dañó al HMS Glamorgan; este úl timo fue alcanzado por una versión con base en tierra del Exocet mientras que los demás fueron versiones lan zadas desde avión.

CONCLUSION: Para el combate aeronaval es imprescindible contar con misiles aire superficie de última generación.

g.- METODO DE ATAQUE

El hecho de no contar con la cantidad suficiente de mi siles A/S, obligó a los pilotos a atacar de manera ina_ decuada a los buques ingleses.
Debido a la efectiva detección de los radares y al nu_ trido fuego antiaéreo, la FAA se vió obligada a atacar a mínima altura y máxima velocidad con sus caza-bombar_ deros; realizándolo a 40' y 550 kt., lo que motivaba que el soltamiento de las bombas se efectuará muy cer_ ca, casi no quedándoles tiempo para "saltar" el buque; es en este momento del salto donde ascendían más de 450' donde eran blanco fácil para la AAA que sobre los 120' son muy efectivos. En algunas oportunidades los aviones llegaron a colisionar contra las partes altas de los buques.

Por ejemplo el 24 de Mayo, fue cercenado por un avión A-4 el mástil del "Antílope" que posteriormente fue hundido.

Analistas franceses han opinado que si la altura del ataque hubiera sido de 100', después del soltamiento no existiría la necesidad de subir, sino al contrario de iniciar el alejamiento bajando a la mínima altura permisible.

En realidad, el atacar a esta altura permite las siguientes ventajas:

- Permite atacar como se ha entrenado.
- Permite mayor tiempo de armado de la espoleta.
- Permite mayor concentración en el blanco por batir, pues ya no se está pendiente de la altura.
- Da mayor seguridad a la maniobra (derrape)

CONCLUSION: Los ataques a las UUNN deben efectuarse a la altura no menor de los "palos mayores",de los buques para inmediatamente después del soltamiento bajar en el alejamiento evasivo.

h.- CONTRAMEDIDAS ELECTRONICAS

Las contramedidas electrónicas Británicas que confiaron en el uso de "chaff" tuvieron éxito para contrarrestar algunos misiles guiados por radar disparados por las fuerzas argentinas.
Sin embargo el Atlantic Conveyor fue alcanzado a pesar de la barrera de "chaff" que había sido disparada, las indicaciones son que al misil Exocet que ingresaba, se le presentaron varios blancos posibles, de los cuales la mayoría eran nubes de "chaff" y uno fue el barco.

CONCLUSION: Las contramedidas electrónicas, confiando bastante en el uso de "chaff" tuvieron éxito para desviar algunos misiles guiados por radar de los argentinos.

i.- CONTRAMEDIDAS ELECTRONICAS

El sistema lanzador CORVUS, que ahora está usando la flota británica, utiliza rockets de combustible sólido para desplegar las nubes de "chaff" a distancias de hasta 2 km. desde la nave de lanzamiento. Este sistema funcionó eficazmente durante la acción de las Malvinas, y no existen informaciones de rockets de "chaff" que hayan dejado de disparar. Sin embargo se necesitan varias mejoras basándose en los resultados de las acciones con misiles, cómo son:

- Un sistema de CME integrado, que proteja al buque no sólo contra los misiles guiados por radar, sino también contra los infrarrojos y los laséricos.
- Un sistema automatizado que permita al controlador de la guerra electrónica lanzar "chaff" en direcciones diferentes desde una estación central de control de tiro.

CONCLUSION: El sistema lanzador de "chaff" tipo CORVUS funcionó eficazmente.

J.- OPERACIONES HELITRANSPORTADAS

El Ejército Inglés después del desembarco en la bahía de San Carlos, debía movilizarse en un terreno difícil para el desplazamiento, por sus características y configuraciones. A esto debía de añadirse que las condiciones meteorológicas de la zona impedían una adecuada defensa con medios aéreos.

Lo expresado anteriormente fue muy bien aprovechado por los ingleses, quienes recurrieron al helicóptero como su arma de movimiento, alcanzando la rapidez necesaria que le permitió obtener la sorpresa deseada, reflejada en el desplazamiento desde la cabeza de playa, al monte Kent e inmediaciones de Puerto Argentino. Sin embargo la FAA desaprovechó esta situación, pues no contó con una fuerza de helicópteros artillados para la defensa de sus fuerzas en la Isla.

CONCLUSION: La asombrosa versatilidad y maniobrabilidad de los helicópteros, imprimieron en este conflicto una nueva dimensión en el actuar de las fuerzas terrestres.

k.- MATERIAL DE GUERRA

La FAA tuvo muchos problemas en determinar el retardo de las espoletas para las bombas, ya que en un inicio utilizaban espoletas con retardo de 25" obteniendo malos resultados, debido a que volaban y atacaban rasante (60' de alt.) soltando las bombas a muy corta distancia del objetivo no dando tiempo suficiente al armado de la espoleta, lo que convertía a la bomba en un obus que atravesaba al blanco, razón por la cual redujeron el tiempo de armado a 11' por 1" de retardo para explosión, mejorando ostensiblemente los resultados.

CONCLUSION: La selección del tipo de espoleta y su tiempo de retardo debe estar en concordancia con los blancos por batir, el tipo de bomba y el método de ataque a emplearse.

l.- CONSUMO DE TANQUES LANZABLES

Debido a la gran distancia entre las BB.AA. del Continente y la Zona de Operación, la FAA tuvo un elevado consumo de tanques lanzables de combustible, superando los stock con que contaban; viéndose en la imperiosa necesidad de solicitarlos a otros países.

CONCLUSION: Durante las operaciones de combate reales, la FAA consumió una gran cantidad de tanques lanzables.

m.- REFUGIOS AEREOS

La FAA contaba en todas sus bases aéreas con refugios y escondites, en los lugares en que el personal trabaja_ ba al descubierto con muy buenos resultados, tanto en la Isla como en el Continente.

CONCLUSION: Dentro del Sistema de Defensa Aérea, la FAA implementó refugios y escondites con buenos resulta_ dos.

n.- MEDICO AERONAUTICO

La FAA contó con la presencia y colaboración de médi_ cos aeronáuticos en todos sus Escuadrones Aéreos, quie nes mantenían una relación estrecha con las tripulacio nes de vuelo con la finalidad de brindarles un apoyo fí sico, moral y psicológico durante la ejecución de las operaciones, quienes a su vez detectaban a tripulantes en un estado psíquico inadecuado para la participación en una determinada misión.

Es así que esta detección oportuna, permitió la utiliza_ ción de tripulaciones con sus máximas potencialidades físicas y psíquicas durante la conducción de las opera ciones.

CONCLUSION: Las tripulaciones de vuelo de la FAA mantu vieron relación constante con el médico aeronáutico quienes detectaron oportunamente sus estados físicos temores, ansiedades y lograron que las tripulaciones que participaron en una misión estuvieron en el mejor estado físico y mental.

ñ.- RED DE ALARMA Y CONTROL

La pérdida de cuatro buques de guerra de la Flota Inglesa, tres de ellos hundidos mientras estaban en servicio de patrullaje o vigilancia con radar, demostró los escasos recursos que los británicos montaron en esta operación.

Se hace evidente que los Ingleses no tenían una eficaz cobertura radárica, la misma que pudo lograrse con el uso adecuado de helicópteros equipados y adelantados como alarma temprana, que permitiera detectar los aviones intrusos antes de llegar a la flota.

CONCLUSION: Los Ingleses no tenían capacidad de alerta de largo alcance aerotransportada.

o.- INTEGRACION DE LA AVIACION NACIONAL

En el Atlántico Sur la FAA contó con la participación de pilotos y aviones del transporte Aéreo Civil. Su desempeño fue muy eficiente, realizando misiones de transporte, evacuación, reconocimiento aéreo, enlace, etc. Cabe destacar la eficiencia en misiones de engaño operativo diurno y nocturno o de diversión, utilizando para este efecto aviones Lear Jet, Citation, etc. de compañías Civiles con la finalidad de hostigar y agotar a las Fuerzas Inglesas.

El empleo de la aviación civil permitió a la FAA dosificar sus medios, evitando el desgaste de sus tripulaciones y además logró una mayor integración de su Aviación para el mejor cumplimiento de la misión.

CONCLUSION: La buena integración de los pilotos civiles con la Fuerza Aérea Argentina desde el tiempo de paz, permitió una adecuada y eficiente participación como tripulantes de vuelo en aviones de reconocimiento, enlace y transporte, durante las operaciones.

p.- ARMAMENTO MODERNO PARA LOS AVIONES DE COMBATE

Los radares y los misiles de Defensa Aérea Británica en el presente conflicto, fueron capaces de negar el uso de las grandes alturas a la Aviación Argentina, obligándolos a descender a alturas donde los cazas de combate Sea Harriers y los misiles de defensa de punto de alcance más corto pudieron engancharlos en términos favorables.

Gran parte del crédito para este logro se está otor_ gando al misil Sea Dart de la British Aerospace, pues destruyó ocho aviones argentinos; asimismo a los misi_ les Sea Wolf se les acredita haber derribado seis avio nes.

CONCLUSION: Los misiles de Defensa Aérea Inglesa limi_ taron las tácticas de los aviones argentinos.

q.- AL RECONOCIMIENTO DE LOS SATELITES ESPIAS

Inglaterra al ser aliado de EE.UU de Norte América, tuvo uno de los beneficios más grandes de la ciencia y tecnología moderna, como es el uso de las informa_ ciones obtenidas por los satélites espías, esto le permitió contar, en tiempo casi real, con informacio_ nes precisas sobre la posición, movimientos y opera _ ciones de la Fuerza Armada Argentina, dándole la ven _ taja que el conocimiento de estos hechos representan.

CONCLUSION: En caso de conflicto se deben contar con la alianza de una de las potencias que cuentan con sa_ télites espías, para poder gozar de los beneficios que brindan estos adelantos.

C. OPERACIONES NAVALES

1.- ESTADO OPERATIVO AL PRIMERO DE MARZO DE 1982

a.- ARMADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA

La Armada de la República Argentina se encontraba considerada como la Segunda Marina de Sudamérica, luego de la de Brasil, pero adolescía de serios problemas de material debido a que la edad promedio de sus buques superaba ampliamente los treinta años. El Comando Naval se había embarcado en un ambicioso programa de construcción y adquisiciones navales, destinado a renovar totalmente la Flota para 1986, de tal modo que pasaría a ser la Primera Marina del Continente, poseedora de una fuerza sin precedentes en el Atlántico Sur, con un total de 30 buques de última generación.

Algunas de estas unidades ya se habían incorporado a la Flota, como muestra el Cuadro N1, y el programa de construcción preveía la entrada en servicio del material que muestra el Cuadro N2.

b.- MARINA REAL INGLESA

La Marina Real Inglesa estaba considerada como la Tercera en importancia en el Mundo, luego de la de URSS y USA, y se encontraba en franca reducción por razones de austeridad.

Esta Marina recibía la responsabilidad de resguardar el flanco nor-oriental de la OTAN y de servir como único elemento disuasivo atómico de Inglaterra, mediante sus submarinos balísticos nucleares. El costo del cumplimiento de esta última responsabilidad era tal que a partir de 1979, la Aviación Naval de Ataque embarcada desapareció de la Marina Real, al darle de baja al último portaaviones, el HMS "ARK ROYAL", y la Flota de superficie estaba siendo redu-

cida al mínimo, a fin de que al más breve plazo contara solo con 50 unidades, todas de reciente construcción, de las que solo 42 estarían en servicio activo.

La reducción era tal que el HMS "INVINCIBLE", nuevo Crucero de Cubierta Corrida o Portaaviones de aeronaves V/STOL, había sido ya adquirido por Australia y esperaba el comisionamiento de su gemelo, el nuevo "ARK ROYAL", para ser entregado a su nuevo dueño; se preveía además que a menos que se encontrara un sustituto barato para los buques ya comisionados, antes del fin de la década la Marina solo tendría algo menos de 40 unidades de combate.

---- 0 ----

NUEVAS UNIDADES COMISIONADAS EN A.R.A.						
TIPO	CANTIDAD	CLASE	DISEÑO	CONSTRUCCION	TONELAJE	OBSERVACIONES
DESTRUCTOR	2	42	INGLES	1 INGLATERRA 1 ARGENTINA	3650	Gemelos al HMS SHEFFIELD
CORBETA	3	A-69	FRANCES	FRANCIA	1170	
SUBMARINO	2	209	ALEMAN	ALEMANIA	1356	
ROMPEHIELOS	1	ALMIRANTE IRIZAR	FINLANDES	FINLANDIA	12000	
PATRULLERA	12	---	ALEMAN	ALEMANIA	---	Servicio de Guardacostas

CUADRO N1

A816

UNIDADES EN CONSTRUCCION PARA A.R.A.						
TIPO	CANTIDAD	CLASE	DISEÑO	CONSTRUCCION	TONELAJE	OBSERVACIONES
FRAGATA	4	MEKO 360H2	ALEMAN	ALEMANIA	3360	
CORBETA	6	MEKO 160	ALEMAN	ARGENTINA	1470	Asesoría técnica Alemana
SUBMARINO	4	TR 1700	ALEMAN	ALEMANIA	1700	
	2	TR 1400	ALEMAN	ARGENTINA	1400	Asesoría técnica Alemana
CORBETA	5	---	ESPAÑOL	ESPAÑA	844	Servicio de Guardacosta

CUADRO N2

2.- ACCIONES NAVALES

a.- MOVIMIENTOS INICIALES

1) INICIO

El 31 de Marzo de 1982, el Gobierno Inglés comunicó que había ordenado a uno de sus submarinos atómicos de ataque proceder al Atlántico Sur, - mientras una flotilla de buques de guerra se alistaba para zarpar con el fin de proteger los intereses Británicos en las Georgias del Sur. A su vez, el Gobierno Argentino comunicó ese mismo día que había ordenado a sus unidades navales movilizarse hacia la zona en disputa pero, según se pudo saber más tarde, la Flota Argentina había zarpado ya el 28 de Marzo.

2) DESEMBARCO ANFIBIO ARGENTINO EN MALVINAS Y GEORGIA DEL SUR.

El jueves 1° de Abril a 2100 horas aproximadamente, 70 comandos Argentinos desembarcaron en la Isla Soledad en botes de goma, procedentes del submarino "SANTA FE", con la orden de iniciar su desplazamiento a las 0300 del 2 de Abril para tomar sus objetivos.

El 2 de Abril a 0345 horas, tocó tierra un pequeño elemento del Grupo de Buzos de Operaciones Especiales en la vecindad del Faro San Felipe, en- el cabo del mismo nombre, a corta distancia de - Puerto Argentino, siendo seguidos por 600 infantes de marina y 279 comandos del ejército y fuerza aérea. A 0630 se había completado el asalto anfi - bio, usando 1 buque de desembarco, estableciéndose una segura cabecera de playa, sin haber encontrado oposición.

El asalto estuvo a cargo del Vice-Almirante Allara,

CUADRO N2

que comandaba una fuerza de 3 destructores, 2 corbetas y 1 rompehielos que daban protección al buque de desembarco anfibio "CABO SAN ANTONIO" que transportó al personal que intervino en el asalto.

Al día siguiente se efectuó un desembarco en el asentamiento de Grytviken, en las Georgias del Sur. La fragata "GUERRICO" estableció contacto radial con la isla y se le informó que no había personal militar en ella. El buque transmitió entonces garantías personales y a 1200 horas un helicóptero "Puma" llevó el primer contingente de infantes de marina a tierra y regresó a bordo. Al aterrizar con el segundo grupo, el helicóptero y el buque fueron atacados por infantes de marina Ingleses, causando daños en ambos y obligando a desembarcar refuerzos por lancha. Luego de dos horas cesó el combate y las islas pasaron a poder de Argentina, dándose así término a la Operación "Rosario"

3) DESPLAZAMIENTO INGLES

El lunes 5 de Abril se hizo a la mar la mayor flota Inglesa reunida desde la crisis del Canal de Suez, en el año de 1956.

El 23 de Abril, un avión 707 de la Fuerza Aérea Argentina localizó al Cuerpo Principal de la Flota Inglesa en Lat. 19° 39' S, Long. 21° 35' W, a corta distancia de la Isla Ascención, base logística para las operaciones de los Ingleses, mientras que ese mismo día el Pentagono en Washington advertía que en solo 48 horas la Fuerza llegaría a su objetivo; de hecho, ese mismo día se avistaron dos buques Ingleses a 46 millas

(86 km.) al norte de Grytviken, en las Geor - gias del Sur. Según fuentes estadounidenses, generalmente bien informadas, ya el día anterior habían desembarcado en forma secreta 12 inte - grantes del Escuadrón Especial de Botes, con - el objeto de observar los movimientos de la tro pa Argentina, reportando que su número no alcan- zaba a 50 en la zona de Grytviken.

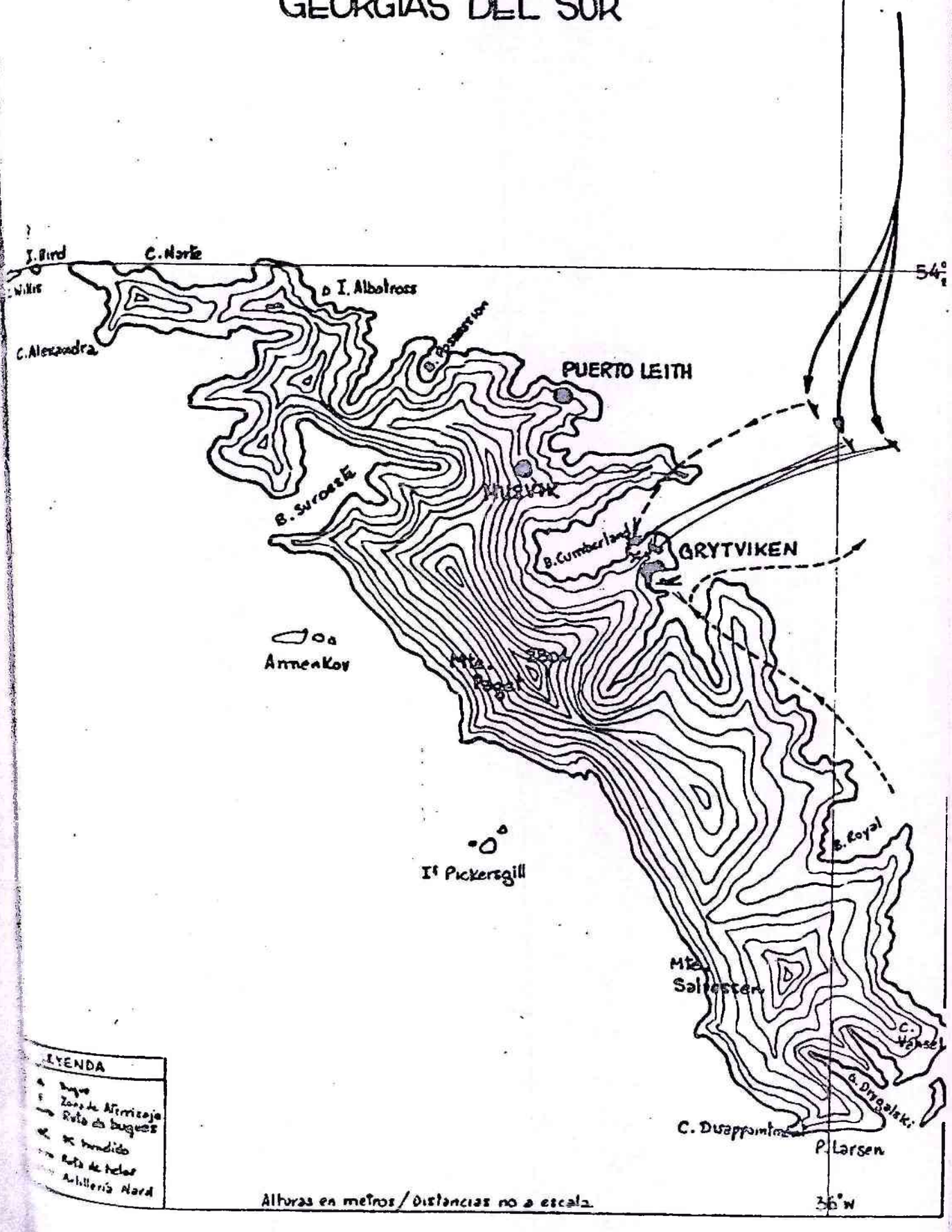
4) RECONQUISTA DE LAS GEORGIAS DEL SUR

En la mañana del domingo 25 de Abril ocurrió un hecho casual. Dos helicópteros británicos que se encontraban insertando unidades de reconoci - miento en la isla, avistaron al submarino Argen- tino "SANTA FE" a 5 millas del amarradero de Grytviken y lo atacaron con misiles filo-guíados AS-12. El submarino atacado continuó hacia el muelle pero, por razones desconocidas, no se de tuvo en éste sino que encalló contra su mandil y del interior desembarcaron en forma rápida un grupo de personas en uniforme de campaña.

Ante la posibilidad de que estuvieran llegando refuerzos Argentinos, el Comandante del Grupo de Tarea adelantó de inmediato la hora del desem barco y, a poco, se inició un nutrido cañoneo del área alrededor de Grytviken, con el objeto de ro zar un espacio para que sirviera de helipuerto. A 1330 se inició el desembarco heli-transporta do y a 1530 cayó Grytviken en manos británicas.

Durante esta acción, Infantes de Marina Ingleses asaltaron y tomaron el encallado submarino "SAN - TA FE"; poco después se intentó desencallar el submarino, soplando tanques, utilizando al perso- nal argentino capturado. Durante este intento, -

GEORGIAS DEL SUR



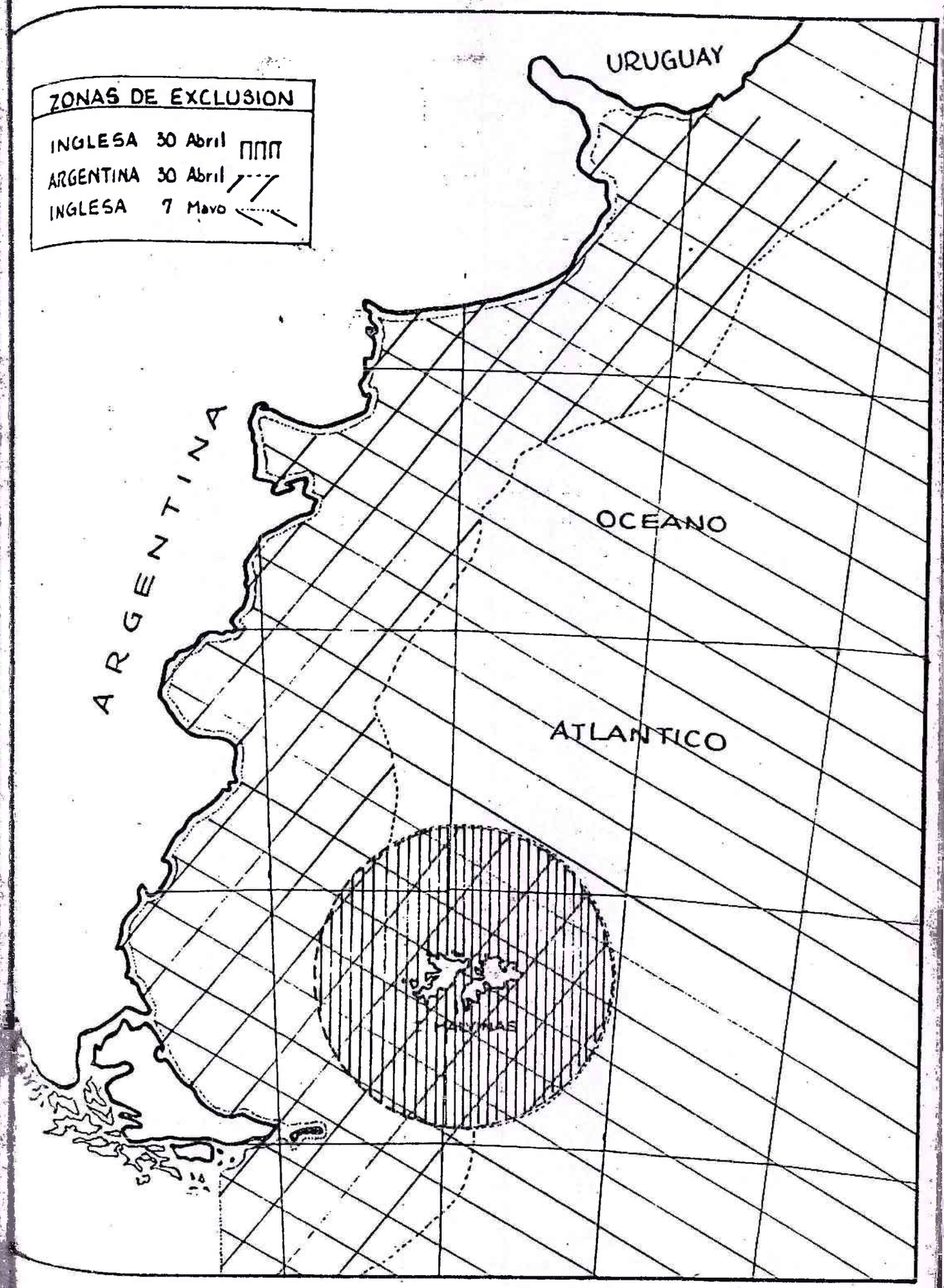
un Oficial de Mar Argentino logró abrir válvulas que hundieron al averiado submarino pero su acción le costó la vida al ser detectado por un Infante de Marina Inglés que le disparó.

Concluyó así el primer capítulo de esta guerra no declarada. Se habían efectuado tres asaltos anfibios, 1 de ellos realizado totalmente con helicópteros. Se había hecho bombardeo terrestre y un submarino había sido hundido por su propia tripulación, luego de ser sometido a un ataque con misiles filo-guíados desde helicópteros en lo que si bien probablemente no fue el primer uso bélico naval de este tipo de arma, constituyó una novedad al contribuir a la pérdida de un buque.

Es inevitable hacer una reflexión sobre la pérdida del submarino. Pareciera que hubo una seria falla de inteligencia al no considerarse real la amenaza que se cernía sobre un submarino en Grytviken, cuando existían en el área helicópteros armados con misiles que lo podían atacar en superficie y que eran capaces de portar torpedos para atacarlo en inmersión, ya que no es comprensible el hecho de que estuviera entrando a puerto en plena luz del día, a pesar de que ya dos días antes se habían avistado unidades enemigas extremádamente cerca a las islas. Claro que cabe la posibilidad de que esta situación no fuera conocida por el Comandante del submarino, pero de todos modos denotaría una clara falla de comunicaciones y una violación de las más elementales reglas de seguridad en zona de guerra.

b.- BATALLA DE LAS MALVINAS

1) ZONAS DE EXCLUSION Y PRIMEROS ATAQUES A PUERTO ARGENTINO.


ZONAS DE EXCLUSION
INGLESA 30 Abril
ARGENTINA 30 Abril
INGLESA 7 Mayo
URUGUAY
ARGENTINA
OCEANO
ATLANTICO
MALVINAS

Luego de la recaptura de las Georgias del Sur, Inglaterra anunció el 28 de Abril que a partir de las 1100Z del día 30 de Abril, se declaraba una zona de exclusión naval de 200 millas alrededor de las Malvinas. Este anuncio fué seguido al día siguiente por otro del Gobierno Argentino que especificaba que se consideraría hostil a todo buque y aeronave ingleses, dentro de las 200 millas de costa de la Argentina, así como de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich.

El 1° de Mayo a 0300 se inició el ataque Inglés a las Islas Malvinas. Un solitario avión "Vul - can", proveniente de la Isla Ascención a 3400 millas de distancia (6300 km). bombardeó la pista del aeropuerto, lo que fue seguido por un ataque de unidades aeronavales "Sea Harrier", a primera luz, contra el mismo objetivo. Esa - tarde, hora local, unidades navales se aproximaron a la costa para efectuar bombardeo con sus cañones de 4.5 pulgadas (115 mm.) del ya castigado aeropuerto, siendo atacados por aviones "Mirage" y "Canberra" Argentinos, que fueron interceptados por los "Sea Harrier". La fragata - "ARROW" resultó dañada por los efectos de las - esquirlas de una bomba y un marino sufrió heridas leves al ser tocado por una de ellas; sin - embargo, los buques procedieron a retirarse.

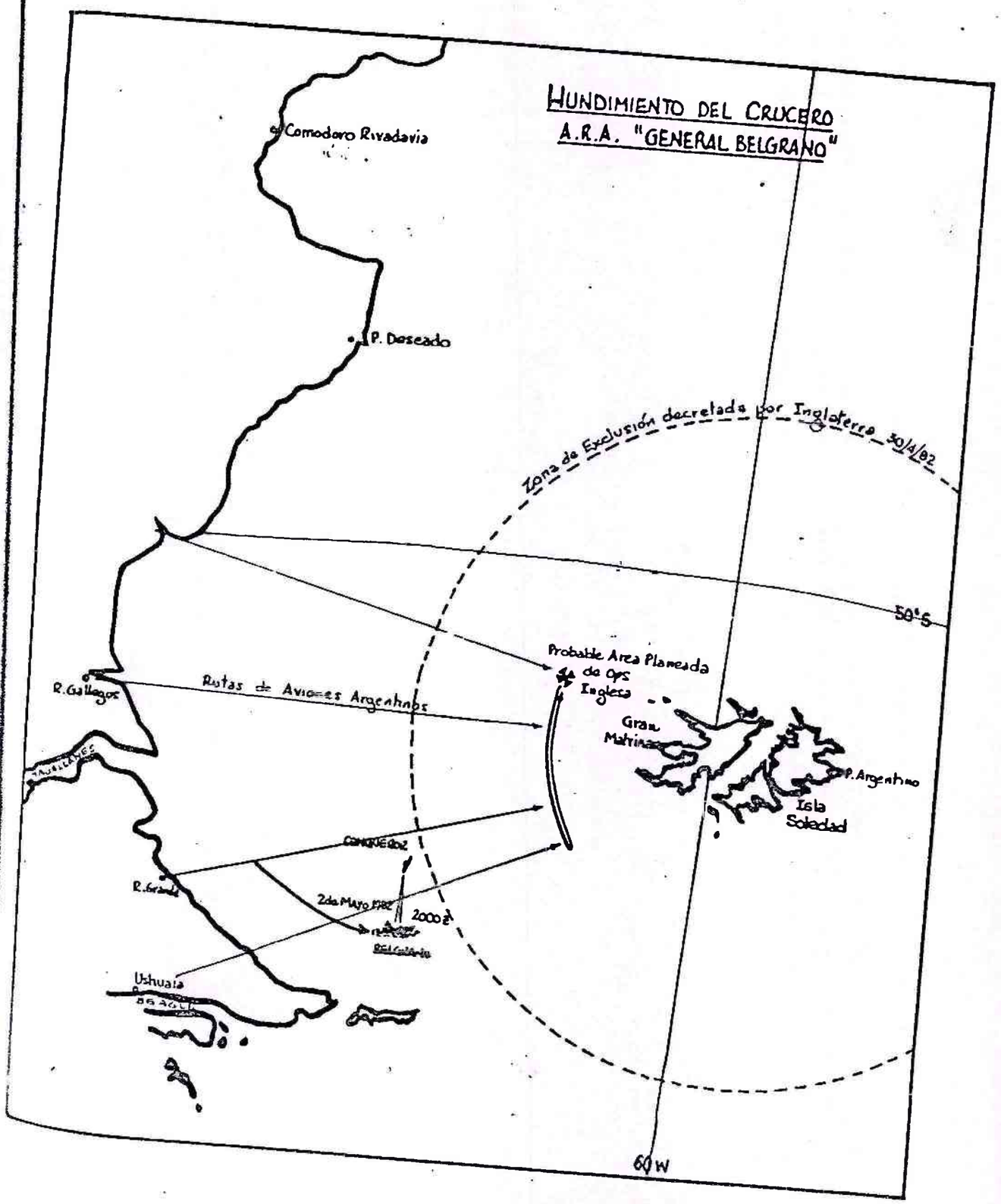
2) HUNDIMIENTO DEL "BELGRANO"

El 2 de Mayo, el Crucero Argentino "GENERAL BELGRANO" se encontraba navegando 36 millas al sur de la zona de exclusión decretada por los Ingleses, en compañía de dos destructores, siendo seguidos, sin saberlo, por el HMS "CONQUEROR", sub-

l Sur,
partir
claraba
s alre-
seguido
Argen-
ría hos-
dentro
na, así
l Sur y

e Inglés
n "Vul -
3400
eó la
por n
rrier",
. Esa -
proxima-
con sus
ya cas-
aviones.
ueron in-
agata -
de las -
ió heri-
s; sin -
rse.

RAL BEL-
s al sur
s Ingle-
endo se-
OR", sub-



marino atómico de ataque. El Comandante de esta última unidad comunicó al Almirante Woodward, abordo del buque insignia Inglés, HMS "HERMES", la posición y actividades del Crucero y le solicitó instrucciones; a su vez, Woodward pidió autorización para atacar al Alto Comando Naval Inglés, que consultó con la Primer Ministro, Sra. Thatcher, ya que las reglas de enganche no permitían que el submarino atacara unidades enemigas fuera de la zona de exclusión. (Las reglas en vigor lo obligaban a disparar luego de ser atacados, mientras que aquellas en efectividad dentro de la zona de exclusión le permitían atacar a toda unidad o aeronave hostil).

Londres no tardó en contestar afirmativamente y el "CONQUEROR" disparó dos torpedos Marca 8, convencionales, contra el "BELGRANO" que le impactaron en proa y en el centro, por la banda de babor, a aproximadamente 1600. En 40 minutos, el viejo Crucero desapareció bajo las aguas, llevándose a las profundidades, a casi 300 de sus tripulantes. Era el buque de guerra de mayor tonelaje que era hundido en combate desde la Segunda Guerra Mundial.

La razón expuesta por el Gobierno Inglés para justificar este ataque fuera de la zona de exclusión fue que el buque representaba un peligro para su Flota, debido a que poseía quince cañones de 6 pulgadas (155 mm.) con un alcance de 13 millas y tener misiles antiaéreos "Seacat". Sus escoltas, añadieron los Ingleses poseían 4 cañones de 5 pulgadas (127 mm.) y llevaban cada uno misiles MM-38 "Exocet" de 20 millas de alcance.

Si bien estas razones no convencieron a nadie, y

el simple hecho de que los tres buques eran obsoletos, con una edad promedio de 40 años, podría tener algo de verdad si se considera como probable que la intención inicial Inglesa era posicionar sus dos portaaviones al oeste de las Islas, es decir entre el Continente y ellas, a fin de permitir que sus aviones "Sea Harrier" tuvieran capacidad para interceptar a los aviones Argentinos, antes de que éstos llegaran a las Islas. Ahora bien, sea cual fuere la razón y fuera justificada o no, el resultado directo fue de que a partir de ese momento, la Armada Argentina no volvió a aventurarse fuera de sus 12 millas de mar territorial por el resto de la guerra y su fuerza naval solo se dejó sentir a través de las pocas, pero efectivas, excursiones aeronavales.

Antes de continuar, conviene observar dos puntos. El primero es el hecho sorprendente de que la Armada Argentina no parece haber considerado posible que se le atacara fuera de la zona de exclusión. Si bien esta presunción podría haber sido cierta en el caso de unidades de escaso valor bélico, no se puede pensar que un Grupo de Tarea podría navegar sin ser atacado por el enemigo, por el simple hecho de mantenerse fuera de un área dada, ya que éste tendría que considerarlo potencialmente hostil y destruirlo antes de que constituyera una amenaza inminente, en especial si una de las unidades era un Crucero, tipo de buque que tradicionalmente ha sido y es usado por las Marinas para transportar a los Comandos de Flota, lo que automáticamente aumentaba su valor bélico.

El segundo es la extraordinaria velocidad de

hundimiento del buque. Esta clase de crucero absorvió daños masivos durante la Segunda Guerra Mundial y permaneció a flote; en esta oportunidad, 2 torpedos lograron echarlo a pique en solo 40 minutos. El estudio de las fotografías tomadas del crucero luego de ser averiado, muestra que el buque sufrió la pérdida de la proa, lo que sería una clase indicación de la enorme potencia explosiva de la cabeza de combate del Mk. 8, y a pesar de que no es posible apreciar los daños que ocasionó el otro torpedo, por el gran ángulo de escora (inclinación) que muestra el buque, se puede deducir que la avería en el centro debe haber sido muy considerable. De todos modos, no deja de llamar la atención el corto tiempo que flotó luego de ser averiado por lo que es necesario pensar que podría deberse a una de varias causas o a una combinación de ellas, pero con un denominador común: Control de Averías.

Se puede pensar que los largos años de vida del buque habían permitido que la inexorable corrosión eliminara la estanqueidad de los compartimientos, causando una inundación progresiva incontrolable. Otra posibilidad es que el buque no estuviese navegando en una alta condición de cierre o que, de haberlo estado, no se hubiera tenido un estricto control y respeto a ella. Una posibilidad adicional sería el que se haya sufrido una pérdida total de la energía, pero esta posibilidad podría considerarse remota. Finalmente, cabe la posibilidad de que el personal no haya reaccionado disciplinadamente ante el ataque, lo que habría hecho imposible todo intento de controlar las serias averías. Todo apunta entonces a que el nivel o

capacidad de Control de Averías fue muy bajo abordo del "BELGRANO" y no tuvo efecto ante el poder destructivo de los torpedos, poder que se vió aumentado por la probable poca preparación anímica de la tripulación para enfrentar una - situación tan inesperada como grave.

3) ATAQUE NOCTURNO AL AVISO "ALFEREZ SOBRAL"

El 3 de Mayo, a 0000 hrs, un helicóptero "Sea King" fue atacado por un navío auxiliar tipo patrullera, según la versión Inglesa, por lo que dos helicópteros "Sea Linx" decolaron sucesivamente para atacarlo y el primero lo hundió con misiles aire-mar "Sea Skua". A continuación el segundo helicóptero atacó otro blanco cercano dañándolo, retirándose ambos helicópteros de la zona. Posteriormente, la Armada Argentina comunicó que el aviso "ALFEREZ SOBRAL" había sufrido un ataque mientras se dedicaba a buscar pilotos derribados. El daño sufrido por el aviso había sido severo, destrozando totalmente el puente y matando a ocho tripulantes, entre ellos al Comandante, e hiriendo a nueve; al no tener ningún otro buque en las cercanías, la Armada Argentina asumía que el blanco hundido era probablemente un pesquero polaco que se - sabía que estaba en la zona y que había comunicado estar efectuando igual labor que aquella que efectuaba el "SOBRAL", rescatar naufragos.

Al no confirmarse después la pérdida de ninguna embarcación polaca y apreciar los daños sufridos por el aviso, unidos a las declaracio - nes del médico de abordo, se puede deducir que con mucha probabilidad debió darse la siguiente secuencia de hechos: Los dos helicópteros ata-

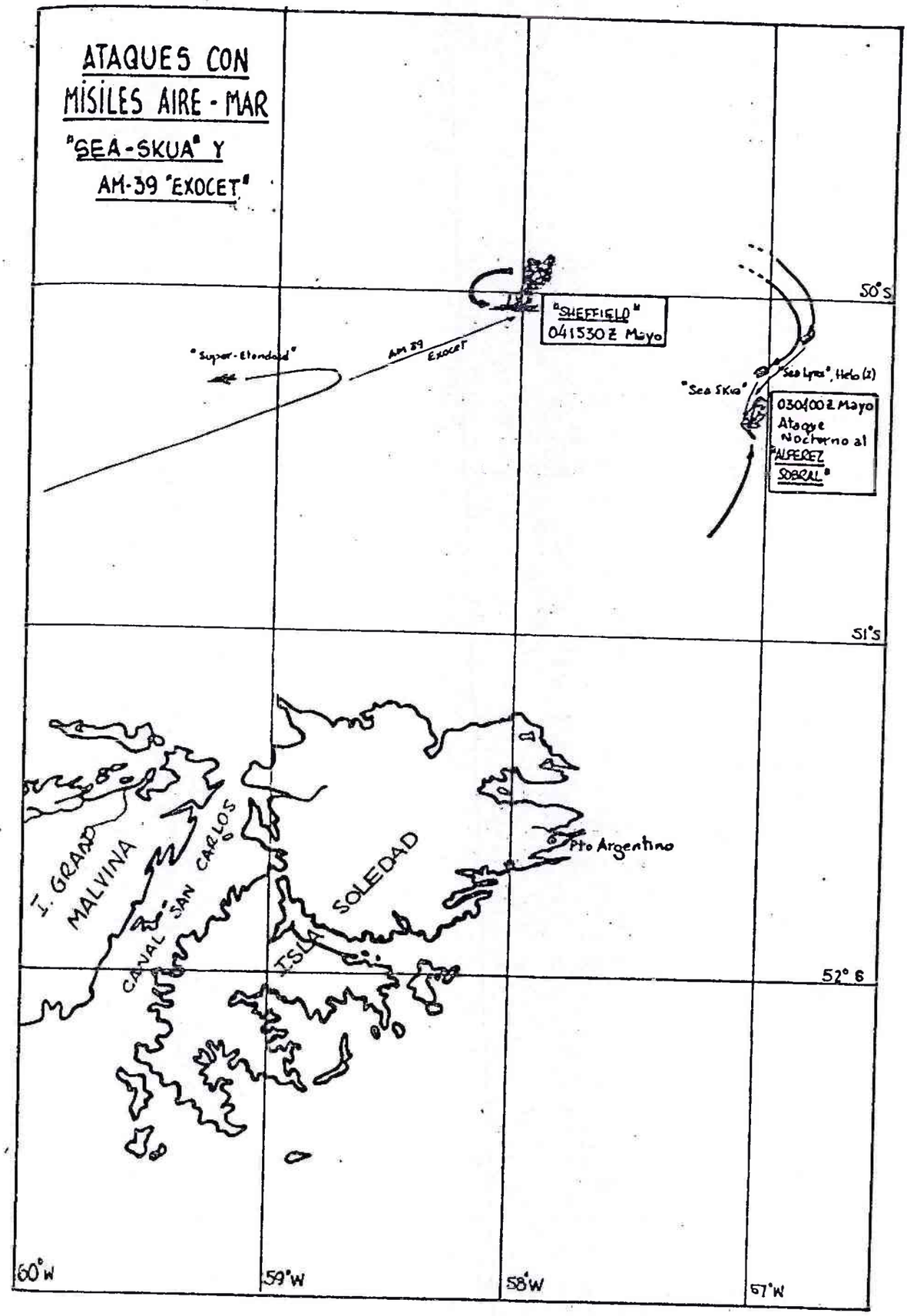
caron sucesivamente al mismo blanco, que resultó ser el "SOBRAL". El primero lo vió desaparecer de su pantalla de radar y asumió que lo había hundido, a continuación el segundo detectó y atacó al mismo buque y al no verlo desaparecer en su pantalla lo dió como averíado.

El significado de este combate es que por primera vez en la historia, se desarrolló una acción naval en la que un buque fuera atacado y averiado por un misil aire-mar disparado por un helicóptero naval, con el añadido de que la acción fue nocturna y conducida integramente por radar.

Como dato necesario para entender los problemas de identificación, cabe aclarar que la posición del "SOBRAL" era a 90 millas al noreste de las Islas Malvinas y la noche era totalmente oscura, con lluvias intermitentes y fuertes vientos que imposibilitaban todo intento de identificación y/o verificación de daños.

4) DESTRUCCIÓN DEL HMS "SHEFFIELD"

El 4 de Mayo ocurrió un hecho de singular significado. El HMS "SHEFFIELD", un destructor Tipo 42, se encontraba en su estación de piquete de radar para protección de la Fuerza Principal, a unas 70 millas de las Malvinas. A las 1130 un misil AM-39 "Exocet" le impactó al centro estribor, a unos dos metros sobre la línea de flotación, mientras otro erraba el blanco. El incendio provocado por la explosión de la cabeza de combate y el combustible residual del motor - cohete del misil, se propagó a través de los cables eléctricos recubiertos de plástico, arro - jando grandes cantidades de humo y dejando al bu-


ATAQUES CON
MISILES AIRE - MAR
"SEA-SKUA" Y
AM-39 "EXOCET"
"SHEFFIELD"
041530Z Mayo
"Super-Etendard"
AM 39
EXOCET
"Sea Lynx", Helo (2)
"Sea Skua"
030100Z Mayo
Ataque
Nocturno al
"ALFEREZ
SOBRAL"
50°S
51°S
52° S
I. GRAN
MALVINA
CANAL SAN CARLOS
I. SOLEDAD
Pto Argentino
60°W
59°W
58°W
57°W

que sin energía. Luego de poco menos de 4 horas, el buque fue abandonado y 6 días más tarde se fue a pique.

El misil "Exocet" que destruyó al "SHEFFIELD" fue lanzado por un "Super-Etendard" de la Aeronaval Argentina, a unos 43 km. (23 millas) de distancia y a 500 pies de altura. La localización inicial del destructor fue lograda por un avión patrullador marítimo.

Es evidente ahora que el "SHEFFIELD" logró detectar a los aviones cuando estos se elevaron para lanzar el misil, para lo cual debieron haber activado su radar, por medio de los equipos MAGE o por detección radárica; sin embargo, los Ingleses tenían conocimiento de que los Franceses no habían instruído a los Argentinos en la fase final de instalación de los misiles AM-39 en los "Super-Etendard" y, probablemente, no los creyeron en capacidad de efectuarla solos. Esto explicaría el porque el Comandante del buque, Capitán de Navío James Salt, declaró que el tiempo que transcurrió entre la detección del misil y el impacto no les permitió tomar ninguna medida defensiva.

Se dió así un caso de sorpresa tecnológica y táctica que le costó al "SHEFFFIELD" ser el primer buque hundido por un "Exocet". Es conveniente analizar los daños causados por el misil.

Como se expusiera ya, el buque recibió el impacto a unos dos metros sobre la línea de flotación, el misil atravesó al casco para explotar luego en el interior, en o cerca al Centro

de Operaciones de Combate. El peso de la cabeza de combate y el propulsante residual equivalen al poder destructivo de un proyectil de 6 pulgadas (155 mm), según datos del fabricante; sin embargo, el buque fue inutilizado a tal grado y con tal rapidez se propagó la vorágine en su interior que, a pesar de recibir ayuda exterior, tuvo que ser abandonado en solo 4 horas, aunque recién se hundió 6 días más tarde, mientras era remolcado.

La causa de la velocidad de propagación del daño podría encontrarse en el material de construcción de los buques modernos. La búsqueda de la disminución del peso de las unidades navales, ha llevado a usar aluminio para la superestructura y a desechar el blindaje metálico de la enorme maraña de cables eléctricos y electrónicos de sus equipos y sistemas. El aluminio tiene un punto de fusión que está muy por debajo de aquel del acero, utilizado anteriormente en las superestructuras, y que resulta ser una temperatura rápidamente alcanzable en un incendio. Como resultado, los mamparos prenden fuego y se derriten, lo que permite la fácil propagación de las llamas y hace difícil contener y controlar el incendio. El cableado recubierto de plástico es también afectado por el calor, contribuyendo no solo a la propagación del incendio sino a la pérdida de energía. Fuentes de los Estados Unidos señalan al cableado como el agente principal de propagación del incendio, mencionando como contribuyentes en el holocausto al apiñamiento de los compartimientos y a la gran cantidad de equipos en cada uno de ellos, así como el pésimo posicionamiento de los tanques principales de combustible.

Cabe agregar que la búsqueda de comodidad para la tripulación, ha llevado a usar indiscriminadamente una gran gama de materiales sintéticos en la decoración de los interiores, los que pueden haber contribuído a la magnitud del incendio e intensidad de la humareda.

En este caso, al igual que en el del "BELGRANO", salta a la vista la pobre capacidad de Control de Averías abordo del "SHEFFIELD", ya que fue el incendio, y no el misil, el que terminó con el buque, en especial si resultan ciertas las versiones de que el misil no explotó y que lo que originó el incendio fue el combustible residual del motor cohete. Es obvio que la dotación del buque no fue suficiente para dominar el incendio y que la compartimentación abordo no contribuyó a la lucha contra éste, lo que apunta a un diseño pobre. También es notoria la falta de un sistema efectivo de defensa antimisil, que habría evitado el daño.

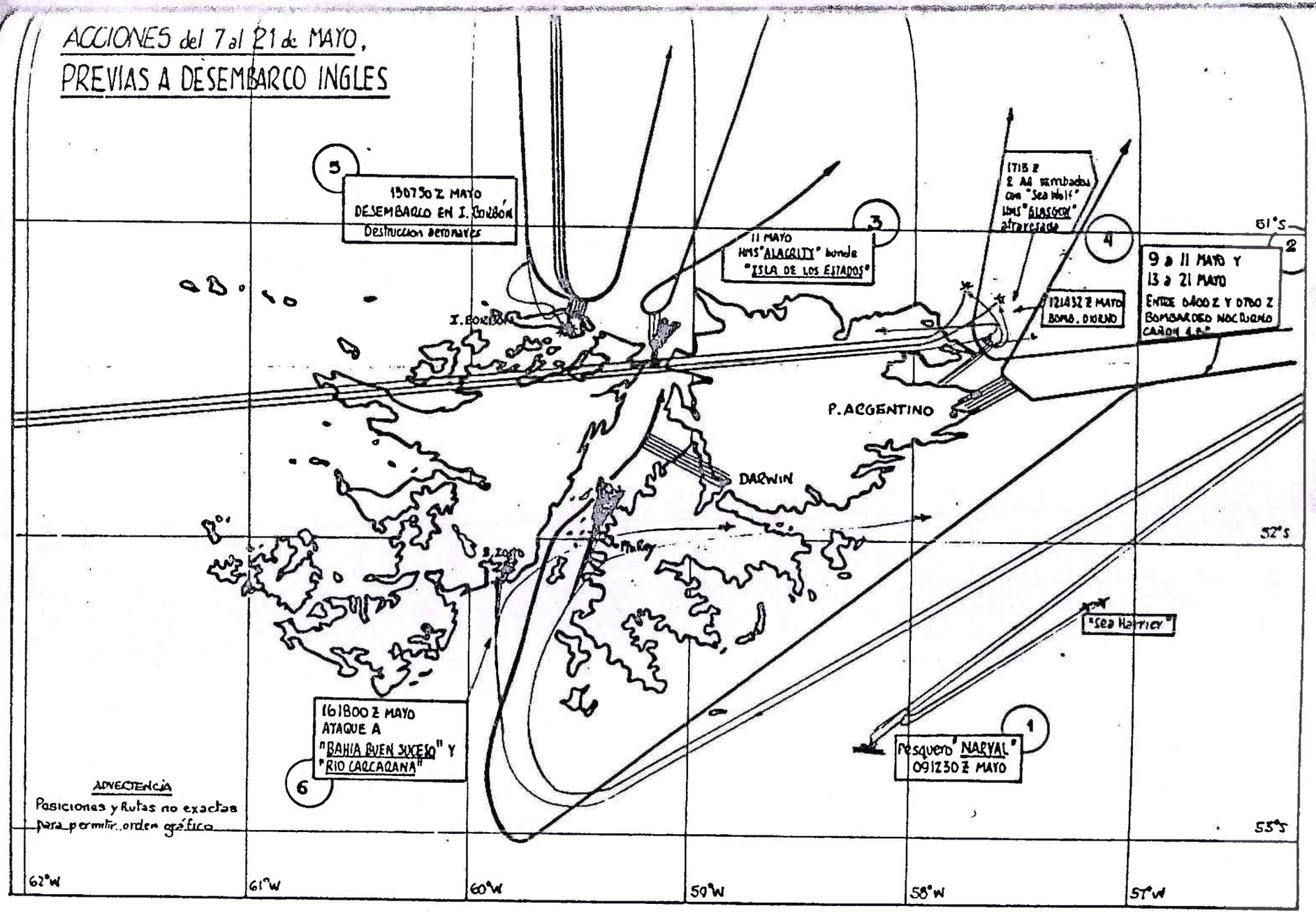
5) ACCIONES PREVIAS AL DESEMBARCO INGLES EN LAS MALVINAS.

El 7 de Mayo, Inglaterra extendió la zona de exclusión hasta las 12 millas de la costa Argentina. Dos días después, a las 0040 horas, unidades navales Inglesas bombardearon Puerto Argentino y Puerto Darwin, retirándose antes del amanecer. Era obvio que la Flota Inglesa había aprendido a respetar el efecto letal de las armas de su enemigo, en especial aquellas de largo alcance y prefería no exponerse en incursiones diurnas, que podían ser repelidas por ataques aéreos.

A 0830 de ese mismo día, 9 de Mayo, el pesquero "NARWAL" de bandera Argentina fue atacado por 2 "Sea Harriers" que obligaron a la tripulación a abandonar el barco, con la pérdida de 1 hombre y 13 heridos. El pesquero abandonado fue capturado poco después por una dotación de presa Inglesa y, según ellos, abordo se encontraron evidencias de que la embarcación había estado recolectando información sobre la Flota Inglesa. Las fuentes Argentinas negaron tal afirmación y acusaron a los pilotos de los aviones de haber ametrallado a mansalva a los naúfragos en sus balsas salvavidas.

Durante la madrugada del 11 de Mayo, un buque Inglés cañoneo al transporte Argentino "ISLA DE LOS ESTADOS", el que hizo explosión en el Canal de San Carlos, no dándose a conocer el número de bajas. En otra acción que posteriormente tendría significado para la batalla terrestre, el trasatlántico de lujo "QUEEN ELIZABETH II" zarpó de Southhampton con 3000 soldados abordo.

Al día siguiente, 12 de Mayo, la Flota volvió a bombardear durante horas del día, 1032, a las Islas. La reacción Argentina no se hizo esperar mucho y a 1315 aviones Argentinos atacaron con bombas a las dos fragatas que bombardeaban tierra. Dos "Skyhawk" fueron derribados por misiles aire-mar "Seawolf" en el primer uso operacional de este misil antimisil, y el destructor HMS "GLASGOW" fue dañado seriamente al ser atravesado limpiamente por una bomba de 1000 libras. Esta bomba alcanzó al buque al centro y cruzó a través de la sala de máquinas, fracturando la línea principal de combus-


ACCIONES del 7 al 21 de MAYO.
PREVIAS A DESEMBARCO INGLES
5
130730Z MAYO
DESEMBARCO EN I. SOLEDAD
Destruccion destructores
3
11 MAYO
HMS "ALACRITY" hunde
"ISLA DE LOS ESTADOS"
1718 Z
2 A4 derribados
con "Sea Wolf"
HMS "ALACRITY"
atravesado
4
121432Z MAYO
BOMB. DIURNO
2
9 a 11 MAYO Y
13 a 21 MAYO
ENTRE 0400Z Y 0700Z
BOMBARDEO NOCTURNO
CAÑON 4.5"
61°S
I. SOLEDAD
P. ARGENTINO
DARWIN
Fitz Roy
52°S
"Sea Harrier"
161800Z MAYO
ATAQUE A
"BAHIA BUEN SUCESO" Y
"RIO CARCARANA"
6
1
Pesquero "NARVAL"
091230Z MAYO
ADVECTENCIA
Posiciones y Rutas no exactas
para permitir orden gráfico
55°S
62°W
61°W
60°W
59°W
58°W
57°W

tible y causando tal daño interno a la altura de la línea de agua, que se pensó inicialmente que había sido atravesado por un torpedo. Se presentaba así el primer caso reportado de espoletas Argentinas defectuosas, que se repetiría con mucha frecuencia durante la guerra y que evitarían el hundimiento de un número indeterminado aún, pero significativo, de buques.

La Flota Inglesa volvió a revertir a bombardeos nocturnos a partir de la madrugada del 13; sin embargo la violencia sufrió una nueva escalada cuando a las 0350 del 15 de Mayo, un grupo de comandos Ingleses fue helitransportado a un pequeño aeropuerto de césped, situado en la Isla Borbón, Bahía de los Elefantes Marinos, localidad de Puerto Calderón, donde destruyó algunas aeronaves Argentinas situadas en ese campo, apoyadas por el fuego más intenso de artillería que registra la Marina Real Inglesa desde la Segunda Guerra Mundial, retirándose luego sin bajas. Por primera vez, aunque temporalmente, tropas Inglesas desembarcaron abiertamente en las Malvinas.

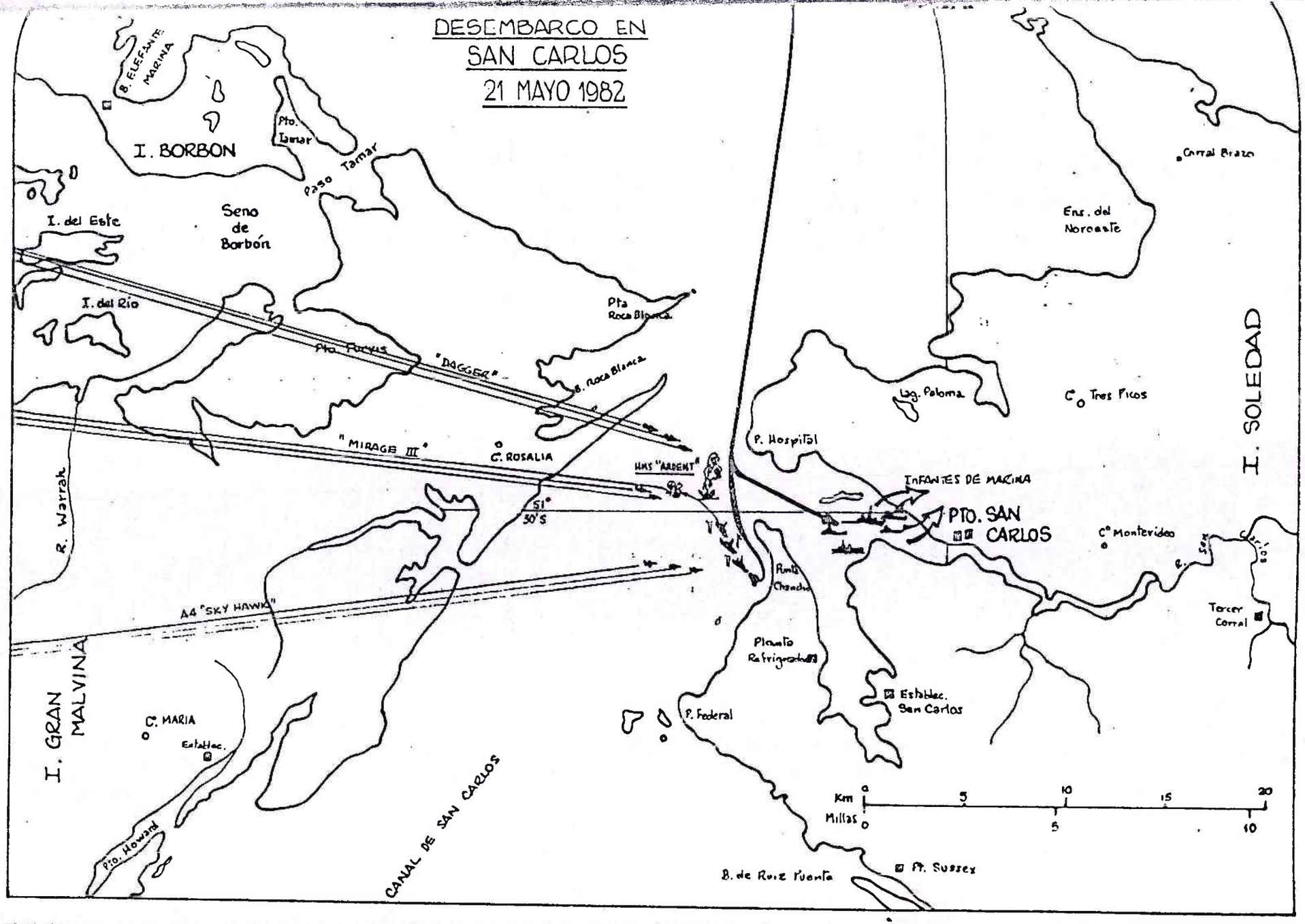
Un día después, 16 de Mayo, dos "Sea Harriers" atacaron a 1400 al transporte de la Armada de la República Argentina "BAHIA BUEN SUCESO" , en Bahía Zorro, causándole daños y al mercante "RIO CARCARANA", en Puerto King, ocasionandole un incendio que obligó a abandonarlo. Ambos ataques se efectuaron con cañon de 30 mm. Los bombardeos navales nocturnos, con cañones de 4.5 pulgadas, continuaron hasta el 21 de Mayo, siempre en la zona de Puerto Argentino y Bahía Zorro.

6) DESEMBARCO EN LA BAHIA DE SAN CARLOS

Los continuos ataques a la zona de Puerto Argentino mostraron ser solo un engaño para ocultar las verdaderas intenciones de los Ingleses, cuando a las 0300 de 21 de Mayo, fuerzas anfibias Inglesas desembarcaron en el Puerto San Carlos, dentro del Canal del mismo nombre que separa las dos islas principales del grupo de las Malvinas. Evidentemente los Ingleses decidieron que ya que en cualquier punto en que desembarcaran, sus buques quedarían al alcance de los aviones Argentinos, lo mejor que se podía hacer era buscar el abrigo de una ensenada o bahía para permitir el desembarco más cómodo de las tropas.

A partir de las 1030, los aviones Argentinos atacaron, causando grandes daños. Esto es comprensible debido a que los buques no tenían mucho tiempo para reaccionar en el corto tiempo que trascurría entre la detección de los aviones, al salir del ocultamiento que les brindaban las Islas, y el momento del ataque. No se puede descontar, de ninguna manera que el factor que más contribuyó a causar daños fue el impresionante derroche de valor de los pilotos Argentinos en presionar el ataque sin vacilaciones al enfrentar una defensa aérea que hubiese hecho dudar, como mínimo, y retirarse, como norma, a pilotos menos profesionales. Así entonces, cinco buques Ingleses fueron alcanzados ese día 21 de Mayo.

Una fragata Tipo 21, la HMS "ARDENT" recibió varias bombas y cohetes, hundiéndose durante esa noche, perdiendo la vida 22 de sus tripu-


DESEMBARCO EN
SAN CARLOS
21 MAYO 1982
B. ELEFANTE MARINA
I. BORBON
Pto. Tamar
Paso Tamar
I. del Este
Seno de Borbón
I. del Rio
Pto Fanny
"DAGGER"
Pta Roca Blanca
B. Roca Blanca
"MIRAGE III"
C. ROSALIA
HMS "ARDENT"
R. Warrah
51° 30'S
A4 "SKY HAWK"
I. GRAN MALVINA
C. MARIA
Establec.
Pto. Howard
CANAL DE SAN CARLOS
B. de Ruiz Puente
Ft. Sussex
P. Federal
Planta Refrigeradora
Establec. San Carlos
Punta Chanchos
INFANTES DE MARINA
PTO. SAN CARLOS
P. Hospital
Lag. Paloma
C° Tres Picos
Ens. del Noroeste
Corral Brazo
I. SOLEDAD
C° Montevideo
Tercer Corral
Km 0 5 10 15 20
Millas 0 5 10

lantes y quedando heridos otros 30. Otras tres unidades recibieron impactos y bombas abordo, - pero éstas en su mayoría no explotaron y se les logró desarmar posteriormente; sin embargo, la Fragata HMS "ARGONAUT" registró dos muertos.

El sábado 22 fue un día de calma relativa y a - pesar del buen tiempo solo hubo una incursión - por 2 aeronaves, que no causó daños. Al día siguiente, domingo 23, el transporte Argentino - "MONSUNER" fue interceptado en el Seno de Choiseul, en la zona sureste de la isla Soledad,por una unidad naval Inglesa que lo obligó a encallar y ser abandonado. Esa misma mañana, la Fuerza Aérea Argentina atacó con renovada intensidad a las unidades en San Carlos, causando - nuevos daños a los buques de la línea; sin embargo, la víctima del día fue la HMS "ANTELOPE", fragata del tipo 21, que voló y se hundió luego que un técnico en munición intentó desarmar una bomba que se había alojado en la sala de máquinas, sin explotar inicialmente. Las bajas - fueron solo 2 muertos debido a las medidas de protección que se tomaron antes de intentar desarmar el artefacto explosivo.

El 25 de Mayo se cumplían 172 años de independencia Argentina, por lo que la Flota Inglesa se preparó para recibir un ataque masivo, el que no se hizo esperar.

El HMS "COVENTRY", un destructor tipo 42, se encontraba al norte del Estrecho de San Carlos relativamente cerca del destructor HMS "BRI - LLIANT", cubriendo estación de piquete de radar para dar protección antiaérea a los buques de San Carlos y dar alarma temprana al grueso de

la Flota. A 0930, un avión solitario se aproximó al "COVENTRY" y fué derribado con misiles mar-aire. Poco después, 4 aeronaves atacaron nuevamente al buque pero fueron rechazadas o derribadas; finalmente, a 1530, seis horas después del primer ataque, otra escuadrilla atacó, tocándolo con varias bombas que hicieron explosión y, a poco, el destructor gemelo del "SHEFFIELD" se fue a pique con 20 de los hombres de su tripulación y dejando otros 20 heridos. El "BRILLIANT" resultó con daños, pero sin bajas.

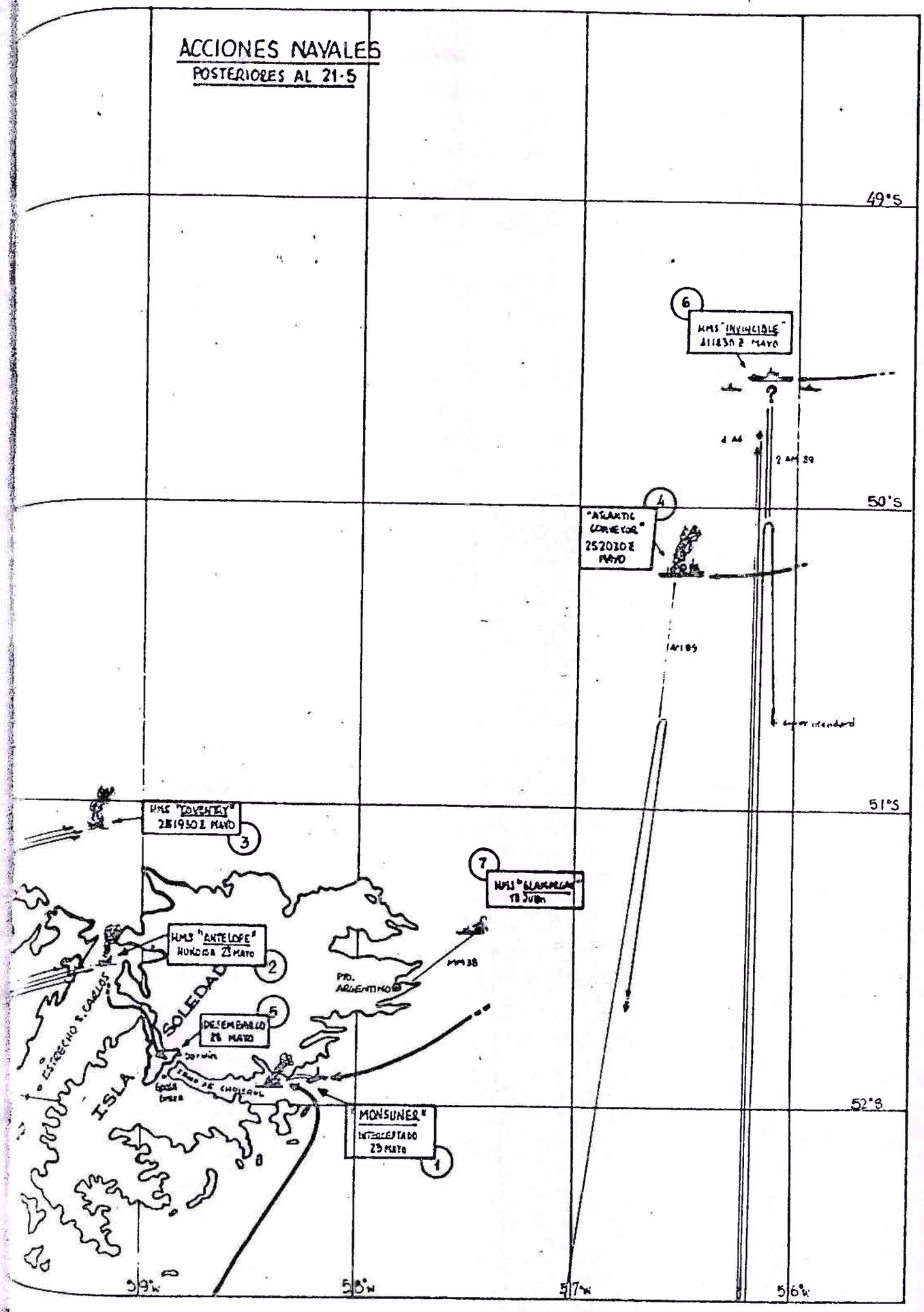
Una hora después ocurrió otro ataque, esta vez sobre el transporte "ATLANTIC CONVEYOR" a unas 110 millas al noreste de San Carlos. El mercante fue impactado por lo menos por un misil AM-39 "Exocet", que lo incendió matando a 12 de sus tripulantes y obligó a ser abandonado, para luego hundirse. Al parecer, este buque fue atacado en la creencia de que se trataba de uno de los dos portaaviones de la Flota Inglesa y, en efecto, el portaaviones HMS "HERMES" se encontraba a una corta distancia del mercante. Además de estas pérdidas, un destructor y dos fragatas, las HMS "ARGONAUT" y "ANTRIM", recibieron impactos que les causaron averías.

El día 28 cayó Goose Green y Puerto Darwin, en una operación terrestre que vió derroche de valor por ambos contendientes y que se apoyó con un desembarco anfibio secundario. A partir del día 26 de Mayo, el ritmo de los ataques aéreos disminuyó notablemente y recién el día 31 de Mayo se intentó un ataque, cuyos resultados aun son materia de duda.

Ese día a las 1430, dos aviones "Super-Etendard" lanzaron un misil AM-39 "Exocet" cada uno contra lo que parecía ser un blanco mayor, utilizando igual táctica que aquella usada exitosamente contra el "SHEFFIELD" y el "ATLANTIC CONVEYOR", pero a la que se añadió un elemento por demás original. Los Cuatro aviones "Skyhawk" que escoltaban a los "Super-Etendard", volaron en formación con los misiles a fin de que éstos los guiaran al blanco, y les permitieran atacar con bombas convencionales.

Según los Ingleses, los misiles no impactaron en el objetivo, que era efectivamente uno de los portaaviones, gracias a haber sido interceptados por misiles "Seawolf" y el subsiguiente ataque de los aviones no causó daños, lográndose derribar a uno de ellos. Los Argentinos aseguraron que por lo menos un misil y dos bombas Mk. 82 de 500 libras encontraron su objetivo, verificándose cuando menos una explosión a bordo, además se identificó positivamente el buque como el HMS "INVINCIBLE". Un punto más en controversia fue que las fuentes Argentinas comunicaron haber perdido 2 aviones "Skyhawk" en el ataque, pero los Ingleses solo acusaron haber derribado uno. Al momento de escribir estas líneas, el "INVINCIBLE" aún no ha regresado a su base en Inglaterra, lo que imposibilita por el momento verificar los daños.

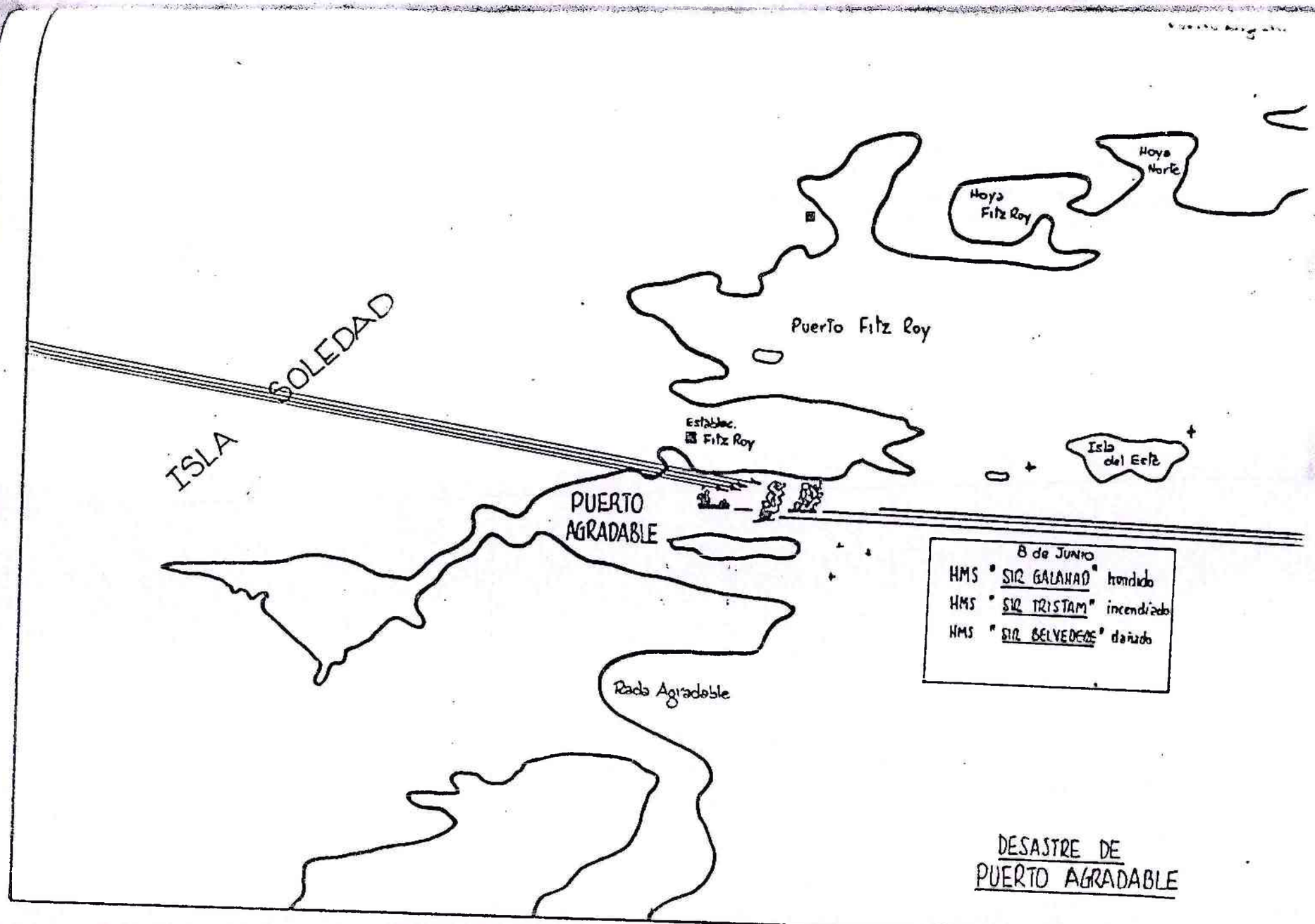
Ese mismo día, en un incidente no relacionado, un C-130 Argentino atacó un petrolero Inglés que navegaba a unas 200 millas al norte de la zona de exclusión alrededor de las Islas. Una bomba hizo impacto pero rebotó en cubierta y cayó al mar, sin llegar a detonar.


ACCIONES NAVALES
POSTERIORES AL 21-5
49°S
50°S
51°S
52°S
59°W
58°W
57°W
56°W
6
HMS "INVINCIBLE"
4
"ATLANTIC CONVEYOR"
25 20 10 Z MAYO
HMS "COVENTRY"
28 19 50 Z MAYO
3
7
HMS "GLASGOW"
HMS "ANTELOPE"
2
PTO. ARGENTINO
5
DESEMBARCO 21 MAYO
ESTRECHO S. CARLOS
ISLA SOLEDAD
"MONSUNEN"
INTERCEPTADO 23 MAYO
1

A partir del 1° de Junio, el disminuído esfuerzo aéreo Argentino se volcó principalmente a la batalla terrestre en las Islas, las unidades navales Inglesas, por su parte y cumplido su objetivo de desembarco de la tropa, se dedicaron a la custodia del mar circundante y al aprovisionamiento del material y refuerzos para la tropa. Así, el 6 de Junio se comunicó que los 3000 soldados de la 5a Brigada de Infantería, que habían sido transportados por el "QUEEN ELIZABETH II" habían desembarcado ya en las Islas Malvinas y el barco había regresado a Inglaterra con los sobrevivientes de los buques hundidos.

7) EL DESASTRE DE PUERTO AGRADABLE

El 8 de Junio, una fuerza anfibia Inglesa intentó desembarcar en Puerto Agradable, al sur de Puerto Argentino. Tres auxiliares anfibios, sin protección aérea o naval, entraron a la caleta en horas del amanecer, al abrigo de una espesa niebla. Poco después el tiempo mejoró y fueron detectados por el personal Argentino en tierra. La Aviación Argentina acudió prontamente y atacó furiosamente a los buques. Como resultado de esta acción, la Flota Inglesa sufrió su peor revés de la guerra, al hundirse el HMS "SIR GALAHAD", mientras su gemelo, HMS "SIR TRISTAM", se incendiaba totalmente debiendo ser abandonado, pero rehusando a irse a pique hasta la fecha, mientras recibía severo castigo un tercer gemelo, HMS "SIR BELVEDERE". Como resultado, 50 Ingleses murieron y 59 recibieron heridas y solo la intervención de helicópteros de la Flota evitó la pérdida de más vidas, mediante espectaculares rescates



DESASTRE DE PUERTO AGRADABLE

247 fs.

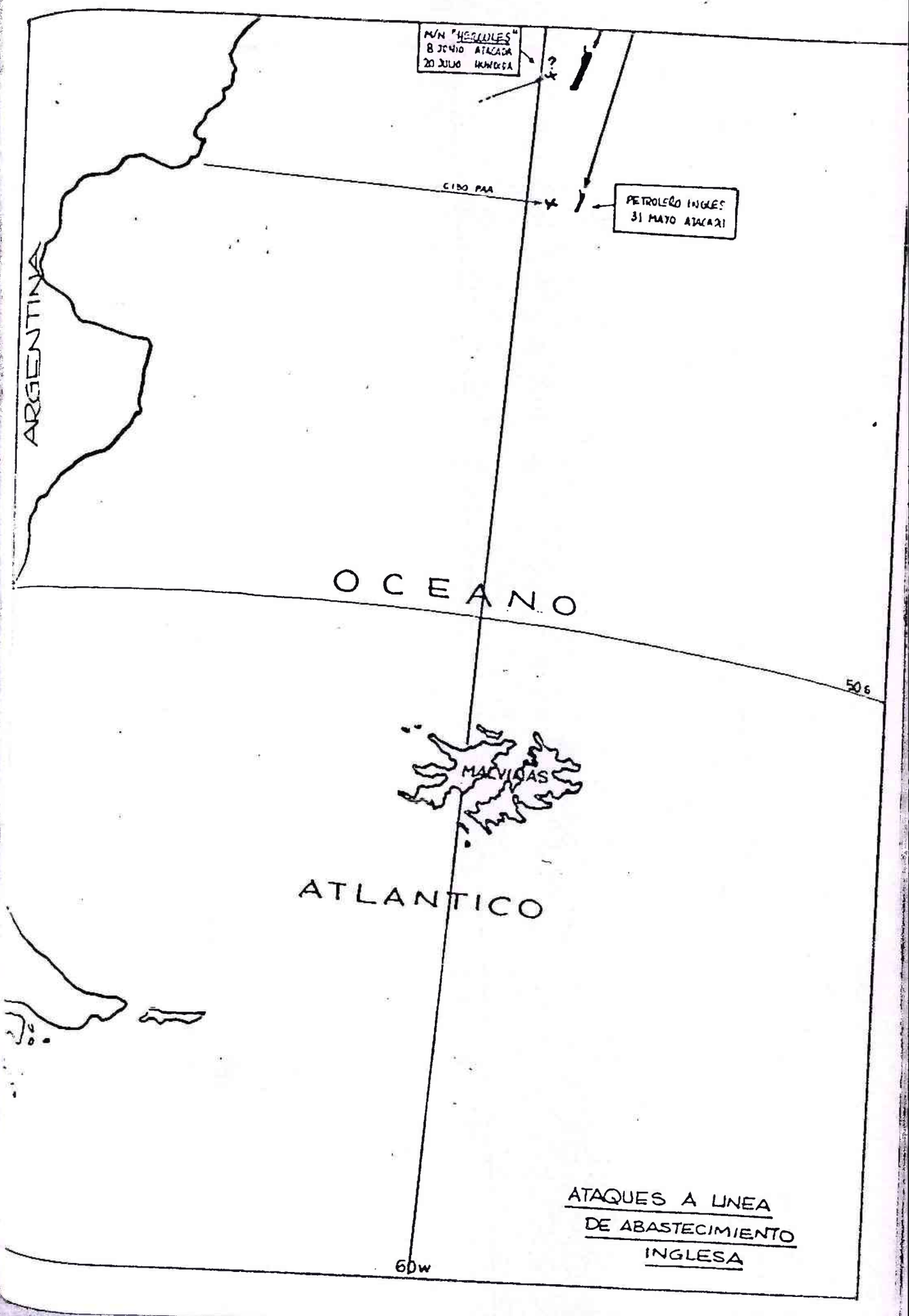
efectuados en medio de las explosiones y llamas que se elevaban de los buques.

Ese mismo día, una aeronave cuatrimotor de ala alta pero de nacionalidad indeterminada, dejó caer bombas sobre el super-petrolero de bandera Liberiana y propiedad Estadounidense, "HERCULES", a 480 millas al NO de las Malvinas. El gigantesco petrolero, uno de los más grandes del orbe, navegaba lastrado entre las Islas Vírgenes y Alaska, en lo que era su ruta habitual, alrededor del Cabo de Hornos ya que su tamaño le impedía usar el Canal de Panamá. Las averías causadas lo obligaron a refugiarse en Río de Janeiro donde, luego de que sus armadores analizaron los daños y trataron infructuosamente de desactivar una bomba de 1000 libras, alojada sólidamente en uno de sus tanques, determinaron que la única solución era hundirlo en alta mar. El 15 de Julio salió así en su último viaje, para ser llevado a unas 200 millas de la costa Brasilera donde se le abrirían sus válvulas de fondo y echaría a pique.

8) ACCIONES FINALES

Durante los días siguientes, las fuerzas navales Inglesas se unieron al bombardeo nocturno de las tropas Argentinas que se encontraban cercadas en Puerto Argentino.

El día 13, en la madrugada, ocurrió el último hecho de importancia naval en la guerra. El crucero HMS "GLAMORGAN" fue alcanzado por un misil mar-mar "Exocet", cuando se encontraba atareado bombardeando las fuerzas del enemigo,


M/N "HERCULES"
8 JUNIO ATACADA
20 JULIO HUNDIDA
CIBO PAA
PETROLERO INGLES
31 MAYO ATACADA
ARGENTINA
OCEANO
50s
MALVINAS
ATLANTICO
60w
ATAQUES A LINEA
DE ABASTECIMIENTO
INGLESA

sufriendo 9 muertos y 17 heridos y viéndose obligado a retirarse. Esta acción fue la última sorpresa Argentina, que disparó el misil desde tierra, luego de haberlo sacado de uno de sus inmovilizados buques, demostrando así una capacidad tecnológica amplia.

El día 14 de Junio a 0900 se rindió la guarnición de Puerto Argentino y las acciones bélicas cesaron. Había concluído así la Operación "Corporate".

---- 0 ----

3.- CONCLUSIONES

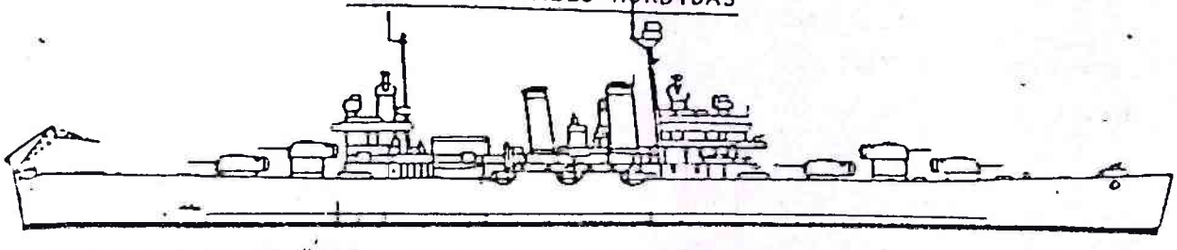
a.- La falta de aeronaves de alarma temprana, obligó a los Ingleses a destacar buques o estaciones radáricas, donde no tenían cobertura aérea ni gozaban del apoyo de las demás unidades de la fuerza para la defensa aérea, lo que facilitó la destrucción del HMS "SHFFIELD" y del HMS "COVENTRY" y el daño del HMS "BRILLIANT", mientras cumplían esta tarea.

b.- El no disponer de medios anti-submarinos modernos negó libertad de movimiento a la Flota Argentina, de manera que a partir del hundimiento del "GENERAL BELGRANO" se mantuvo en puerto, a fin de no exponer más unidades navales. El conocimiento de la posibilidad del uso de los satélites de reconocimiento de Estados Unidos por los Ingleses, parece haber contribuído a esta inacción, pero no explica la aparente pasividad de los submarinos Argentinos, tanto en misiones contra unidades de superficie como en misiones anti-submarinas; sin embargo existen indicios que apuntan a que los submarinos si fueron usados agresivamente, pero por razones de problemas de armas, sus salidas no tuvieron el efecto deseado, a pesar de no haber sido detectadas por la Flota Inglesa.

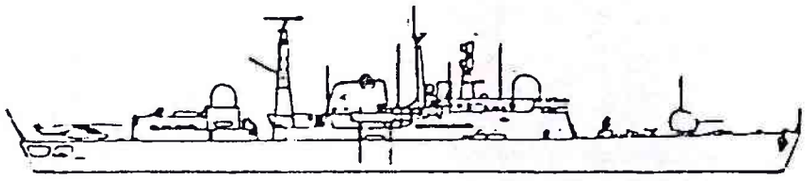
c.- El bombardeo contra objetivos terrestres, efectuado por la artillería naval Inglesa, fue vital en la recaptura de las Georgias del Sur y Malvinas, disparándose un total de casi 8000 proyectiles de 4.5 pulgadas.

d.- Las fuerzas Argentinas lanzaron entre 6 y 9 misiles "Exocet", de ambas versiones mar-mar MM-38 y

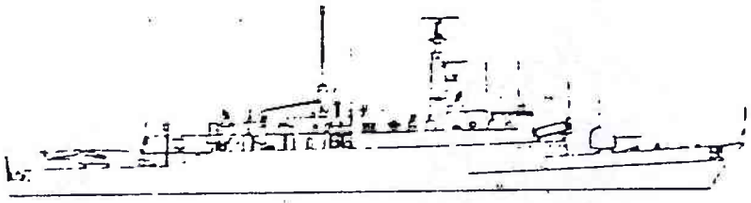
UNIDADES NAVALES HUNDIDAS



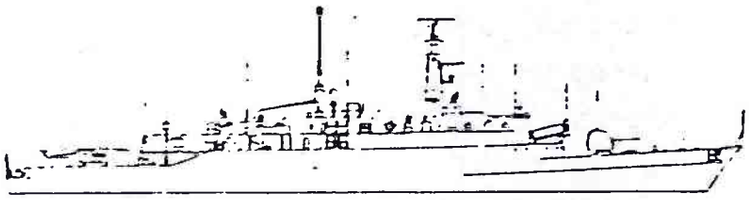
BUQUE A.R.A. "GENERAL BELGRANO" - 2 MAYO 1982 - por HMS "CONQUEROR"



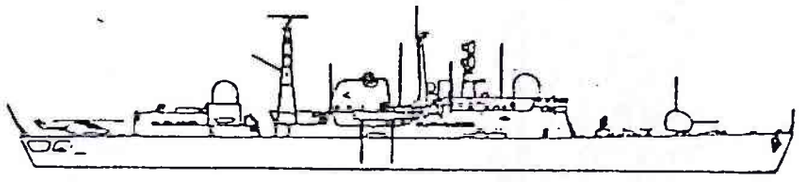
HMS "SHEFFIELD" - 5 MAYO 1982 - por AM - 39



HMS "ARDENT" - 21 MAYO 1982 - por Bomba



HMS "ANTELOPE" - 23 MAYO 1982 - por Bomba



HMS "COVENTRY" - 25 MAYO 1982 - por Bomba

aire-mar, el AM-39, teniéndose conocimiento de solo 3 impactos confirmados. Esto arroja una efectividad de impacto de este misil del 50%, en el mejor de los casos. Este porcentaje, bajo en comparación a la probabilidad de impacto de diseño, podría ser consecuencia de que en esta guerra se usó, por vez primera, un sistema de misiles anti-misil, el "Sea Wolf" que, al decir de los Ingleses, tuvo éxito en la defensa del HMS "INVINCIBLE" durante el ataque efectuado el 31 de Mayo; asímismo, podría atribuirse a que los buques Ingleses hicieron uso muy intenso de "Chaff" para engañar a los misiles o, en último término, al uso de helicópteros "Sea King" para generar un falso blanco a popa de los buques, mediante un transponder que habría operado en la misma gama de frecuencia del radar de guíado terminal del misil y que lo habría atraído al helicóptero para que pasara debajo de él, sin causar daños.

e.- Un total de 6 buques ingleses fueron hundidos: 4 buques de guerra, 1 anfibio y 1 mercante. En adición, otro anfibio fue abandonado, luego de ser incendiado, pero no se hundió. Todos fueron alcanzados por armas o munición lanzada o disparada por aeronaves. Adicionalmente, unos 10 buques más sufrieron averías mayores que los obligaron a retirarse de la línea, y 29 recibieron algún tipo de daño menor (A partir de un solo agujero de 1 pulgada de diámetro) pero que no les impidieron seguir cumpliendo sus tareas. En su gran mayoría, los daños mayores y menores fueron el resultado de ataques aéreos.

Si se toma en cuenta que el número total de buques, sumando los de guerra, auxiliares y mercantes presentes superó los 100, se llega a la conclusión de que el número de pérdidas navales fueron reducidas,

a pesar del arrojo, decisión y profesionalismo de los pilotos Argentinos. Los efectos de los ataques aéreos fueron minimizados por los siguientes factores:

1) Deficiencia de las espoletas Argentinas:

2) Aceptable funcionamiento de la defensa aérea de la Flota Inglesa, constituída por misiles mar-aire "Sea Dart" "Sea Cat" y Sea Wolf", cañones de 4.5 pulgadas y aviones "Sea Harrier" y "Harrier".

3) Operación de los aviones Argentinos al extremo de su radio de acción, lo que les impedía reatacar y les minimizaba su carga de armamento.

4) Falta de medios Argentinos para la detección e identificación de las unidades Inglesas y para el control positivo de sus aeronaves que, de haberse tenido, hubiese permitido dirigir los aviones a sus objetivos para posicionarlos óptimamente para el ataque.

5) Utilización de tácticas de ataque a los buques Ingleses que podrían haber simplificado, más que haber complicado, el problema de control de tiro de los buques, al presentar blancos que, si bien eran razantes y por ello detectados a mínima distancia, mantenían marcación y altura constantes, variando solo la distancia. Al parecer esta sería una táctica adecuada para el primero de una serie de ataques porque brinda el máximo de sorpresa, pero para los siguientes sería contraproducente al no existir ya el mismo factor, por lo que podría ha-

ber sido más efectivo el efectuar los siguientes ataques mediante vuelo razante de aproximación para situarse en un punto paralelo del buque, efectuar zoom, giro hacia el blanco y picada, con lo que se habría ganado el que todos los integrantes de la escuadrilla atacasen al blanco en rapidísima sucesión, mien - tras se habría complicado el problema de traqueo de las armas de las unidades de superficie, al variar simultáneamente altura, marcación y alcance, y habría dado más capacidad de maniobra evasiva contra los misiles antiaéreos.

6) La alta maniobrabilidad demostrada por los buques Ingleses que, invariablemente, lograban virar rápidamente en la última fase del ata - que de los aviones a fin de cambiarle el as - pecto al blanco y disminuírlo ante el ataque en escuadrilla.

7) Falta de sistemas adecuados en los aviones Argentinos para permitirles operar de noche y simplificarles la solución de sus problemas - de tiro. Cabe contrastar esta limitación con la de los buques, aviones, helicópteros y, aún el personal en tierra de los Ingleses, que operaron continuamente de noche demostrando gran comodidad al hacerlo, de tal modo que desde el inicio de las acciones bélicas se estableció un patrón inmutable, en el que la Aviación Argentina disputaba únicamente el control del día - con la Marina Real Inglesa, mientras que la noche pertenecía a ésta última.

8) Falta de armas de largo alcance en las aeronaves Argentinas, o reducidísima disponibilidad

de ellas para la, igualmente, reducida cantidad de aviones que eran capaces de portarlas, que los obligó a efectuar ataques a cortísima distancia, lo cual aumentaba su probabilidad de derribo, antes de lanzar sus bombas.

f.- El "Harrier", avión V/STOL, en su versión naval "Sea Harrier" se reveló como un arma efectiva, - pero dentro de ciertos límites. A niveles bajos, donde las aeronaves enemigas no podían hacer uso de su velocidad superior, se convirtió en un arma de defensa aérea de altísimo valor; sin embargo, su reducido alcance y autonomía le impidieron cumplir el rol de protección de la flota, para el - cual tampoco había sido diseñado. Esta carencia de protección aérea obligó a la Flota a atacar de noche preferentemente, cuando la Aviación Argentina no estaba en capacidad para contraatacar. La carencia de interceptores navales permitió el ingreso relativamente fácil a los pilotos Argentinos, algo que hubiese sucedido con extrema dificultad de haberse contado con un portaaviones regular, dotado de aviones de decolaje convencional y cata - pultas, ya que habrían enganchado a los incurso - res enemigos a gran distancia de sus objetivos navales, simplificando el problema de defensa aérea.

g.- Las pérdidas de la Flota Inglesa se registraron, - en su mayoría, en las cercanías de la costa de las Islas. Se hace aparente, por el lado naval, la dificultad de detección de aeronaves que vuelan a baja altura sobre tierra para los radares navales, diseñados para operar en màr abierto. Por el lado - aéreo, refleja la dificultad de localizar a buques en mar abierto, por métodos convencionales, aún - cuando se conoce el área obligada de operaciones de ellos.

h.- La falta de sistemas automáticos mar-aire para defensa anti-misil y antiaérea se probó crítica y permitió la fácil destrucción o daño de buques por el cortísimo intervalo de reacción que brin - dan los misiles aire-mar y mar-mar navales y que es irremediablemente menor que el tiempo de reacción humana.

i.- Esta guerra parece no haber añadido nada original a la Guerra Electrónica, porque todo indica que los equipos y tácticas MAGE fueron empleados en forma muy limitada durante su desarrollo y no aparentan haber tenido gran incidencia en el curso de la guerra. Cabe resaltar el que fuentes de Estados Unidos, generalmente bien informadas, apuntan como causa de esta inactividad electrónica a la carencia de equipos MAGE de alto rendimiento en la Flota Inglesa, por motivos de restricciones económicas. Lo más significativo fue el intenso - uso de cohetes lanzadores de "Chaff" por los In - gleses.

j.- El hundimiento del "SHEFFIELD", al descubrir - tempranamente la capacidad de utilización de los misiles AM-39 "Exocet" por los Argentinos, obligó a la Flota Inglesa a retirarse fuera del alcance de las aeronaves al hacer obvio el peligro que correrían los portaaviones si se posicionaban cerca al Continente, lo que evitó que la Aviación - Argentina pudiera alcanzarlos.

k.- El helicóptero mostró ser un arma polivalente sumamente eficaz. En dos oportunidades, al estar armada con misiles aire-mar, puso fuera de combate a las unidades que enfrentó. Su participación diaria en funciones logísticas en la Flota Inglesa, en con

diciones meteorológicas pésimas y con horarios de hasta 10 horas de vuelo diarios para algunas dotaciones, permitió mantener el ritmo intenso de las operaciones. Estos dos factores puntualizan que el helicóptero es ahora ya parte integral del sistema de armas de las unidades navales modernas, por su versatilidad y multiplicidad de usos y por los beneficios que le trae a la unidad portadora y a aquellas que operan con ellos.

l.- El uso de armas inteligentes probó su altísima rentabilidad, a pesar del alto costo de adquisición, mantenimiento y operación de ellas. Solo se disparó un número mínimo de torpedos y misiles aire-mar, pero los resultados fueron excepcionales, como muestra el Cuadro N3.

m.- La Marina Real Inglesa se ha caracterizado por su gran preocupación para encontrar soluciones al problema de abastecimiento logístico de sus buques en alta mar, lo que la ha llevado a efectuar rutinaria y contínuamente entrenamiento con su flota mercante, a fin de que en el momento necesario su poderío naval se vea apoyado sólidamente por ella y le permita mantener un ritmo elevado de operaciones de combate, mediante un tren logístico que está entrenado para no interrumpirse por condiciones meteorológicas ni por carencia de bodegas para trasportarlo y solo depende de las fuentes de abastecimiento en tierra firme. En esta guerra, donde la Flota operó por un prolongado período a 7000 millas (13000 km) de su base y a 3400 millas (6300 km) del centro logístico más cercano, la Isla Ascención, se comprobó la sabiduría de esta previsión.

n.- La misión de la Flota Inglesa era transportar, desembarcar, y apoyar las tropas del ejército e in-

EFECTIVIDAD DE ARMAS "INTELIGENTES"				
ARMA	NUMERO LANZADO	SISTEMA DE GUIADO	PLATAFORMA LANZADORA	RESULTADOS
TORPEDO MARCA 8	2	------	SSN	1 CRUCERO HUNDIDO
MISIL AS-12	4 ó (-)	FILOGUIADO	HELO	1 SUBMARINO AVERIADO Y LUEGO HUNDIDO POR TRIP.
MISIL "SEA SKUA"	4 ó (-)	AUTO-BUSCADOR	HELO	1 AVISO DAÑADO GRAVEM.
MISIL "EXOCET"	6 a 9	AUTO-BUSCADOR	AVION	1 DESTRUCTOR HUNDIDO 1 MERCANTE HUNDIDO 1 DESTRUCTOR AVERIADO *

* ADEMAS, POR CONFIRMAR, 1 PORTAVIONES AVERIADO

CUADRO N3

fantería de marina en la recaptura de las Islas Georgias y Malvinas. Esta misión fue cumplida, a un costo aproximado de un 20% de buques inutilizados, por recibir daños serios, o hundidos, frente a la oposición solitaria de aeronaves Argentinas, que sufrieron un 70% de bajas, entre aeronaves dañadas y derribadas.

La conclusión que se deriva de la anterior reflexión es que una poderosa fuerza naval moderna, bien equipada y entrenada, hizo frente a una fuerza aérea latinoamericana, sin ser detenida, a pesar de no haber poseído la superioridad aérea, porque estuvo dispuesta a aceptar pérdidas, operó de modo de no darle ventajas innecesarias a su enemigo y, parcialmente gracias al apoyo de los E.U de Norte América, dispuso de un eficiente tren logístico que le permitió mantener el esfuerzo de combate, mientras su enemigo aéreo no dispuso de sistemas de armas adecuados para la guerra naval, careció de un sistema logístico autónomo y solo logró equipararlo en entrenamiento y valor, pero fue abrumado por la diferencia numérica relativa y superioridad tecnológica.

---- 0 ----

D. OPERACIONES DEL EJERCITO

1.- OPERACIONES ARGENTINAS

a.-CONQUISTA DE LAS ISLAS MALVINAS

1) Inicialmente se aperturó el TEATRO DE OPERACIONES DE LAS MALVINAS, nombrándose al GRAL.MARIO BENJAMIN MENENDEZ, Comandante del Componente - Ejército cuyo PC entró a operar en PUERTO ARGENTINO luego de su captura.

2) Operación "ROSARIO": Recaptura de Las Malvinas. A las 2100 hrs. del primero de Abril, unos 70 - comandos argentinos llegaron a la costa de la Isla SOLEDAD en botes de caucho, luego de haber sido transportadas a la isla a bordo del submarino "Santa Fé". Los comandos permanecieron escondidos hasta las 0300 hrs. del 2 de Abril, organizados en dos patrullas. El objetivo de la primera patrulla era neutralizar las Barracas - de los Infantes de Marina Ingleses y la segunda capturar la residencia oficial del Gobernador . Los comandos recibieron órdenes de usar la fuerza sólo en el caso que fuera absolutamente necesario.

La primera patrulla viajó ocho kilómetros a campo traviesa hasta las barracas, al llegar a su objetivo a las 05.30 hrs,encontró la instalación abandonada, lo que les hizo presumir que su presencia era conocida por los británicos. Se re - hicieron y emprendieron la marcha a Puerto Ar - gentino. En el camino se encontraron con grupos de Infantes de Marina británicos, desarmados - que portaban banderas de tregua, tomándolos prisioneros.

A las 09.00 Hrs. los comandos oyeron una explosión que parecía provenir de la residencia ofi-

cial del Gobernador. La segunda patrulla había llegado a la residencia oficial del Gobernador a las 0500 hrs, pero ya los británicos habían - sido alertados de la presencia de los argenti - nos. Ante esta situación, el jefe de la patru - lla pidió dos veces al Gobernador que se rindiese, insistiendo en que la demora causaría pérdida de vidas en ambos lados; sin embargo, las - fuerzas abrieron fuego. Eran las 0630 y empezaba ya a aclarar. La lucha en la residencia oficial del Gobernador continuó durante tres horas, en ella el jefe de la patrulla argentina cayó - muerto y otros argentinos fueron heridos seriamente.

A las 0345 de ese mismo día, los hombres ranas argentinos se habían acercado a la costa para - proteger la entrada principal del puerto. Tres horas más tarde, la embarcación argentina Cabo San Antonio entró a la bahía York y desembarcó la principal fuerza argentina: 600 infantes de marina, y 279 soldados del ejército y de la fuerza aérea con sus vehículos al mando del Contralmirante Carlos Alberto Busser, Comandante del - Cuerpo de Infantes de Marina. Los destroyers - "Santísima Trinidad" y "Hércules" y el rompehielos "Almirante Irizar" permanecieron fuera del puerto.

La fuerza principal tenía tres objetivos inme - diatos:
El primero era capturar el aeropuerto, lo que - fue cumplido sin disparar un tiro. El segundo era asegurar el puerto de manera que los barcos de guerra argentinos pudieran entrar, ésto también fue cumplido fácilmente. El tercer objetivo era asegurar la ciudad. A medida que la fuerza

desembarcaba se podía escuchar el tiroteo desde la Residencia Oficial del Gobernador. Los vehículos argentinos, al entrar a la ciudad, recibieron fuego desde dos posiciones, por lo que devolvieron el fuego y lograron silenciarlo. La Fuerza continuó hacia la residencia Oficial del Gobernador, encontrando a unas 40 personas con una bandera de tregua. Estos habían sido los combatientes en la Residencia del Gobernador. A las 0830 se declaró el cese de fuego, y quince minutos más tarde, aterrizó el primer C-130 de la Fuerza Aérea Argentina.

El 3 de Abril fue tomada la Isla de Georgia del Sur. La fragata argentina "Guerrico" estableció contacto radial con la isla, siendo informada que no había personal militar en ella. El buque argentino transmitió entonces garantías de los derechos humanos en inglés. A las 1200 hrs. un helicóptero Puma llevó al primer grupo de infantes de marina argentinos a la isla y retornó a la fragata. Al desembarcar al segundo grupo de personal la población civil de la isla desapareció y el helicóptero y el barco de guerra fueron atacados por marines británicos. El desembarco continuó mediante una lancha de la fragata que llevó más infantes de marina argentinos a la costa. Siguió una lucha de dos horas que terminó cuando los "marines" ingleses fueron capturados. La fragata argentina y el helicóptero resultaron averiados y tres marines argentinos fueron heridos

La Operación Rodario había concluído.

3) En la misma fecha en Puerto DARWIN desembarcó un Regimiento de Infantería del valor de 2,000

hombres, con la misión de establecer la Defensa del puerto mencionado, distribuyendo sus activi dades entre realizar trabajos de fortificación- y de mejoras al Aeropuerto que existe en ese - lugar.

2.- OPERACIONES INGLESAS

a.-RECONQUISTA DE LAS ISLAS SANDWICH Y GEORGIAS

El 1° de Mayo de 1982, se realizó un desembarco anfibio en las Islas SANDWICH y GEORGIAS con efectivos y tipo de tropa no precisadas; como resultado de esta operación fueron reconquistadas las mencionadas Islas por los Ingleses, sin mayor oposición y los defensores hechos prisioneros y evacuados, inicialmente a la Isla Ascensión, para luego ser devueltos a la nación Argentina.

b.-DESEMBARCO EN PUERTO SAN CARLOS

Luego de haber efectuado lo que podrían haber sido reconocimientos en Fuerza de Puerto ARGENTINO o también podrían haber sido maniobras de engaño, durante los días 01,09 y 12 de Mayo de 1982, los ingleses tomaron la decisión de desembarcar en la Bahía SAN CARLOS el 21 de Mayo; que se encuentra situada en una posición diametralmente opuesta. Durante el desembarco, las bajas inglesas fueron numerosas por la acción de la Aviación Argentina.

Se desconoce la magnitud de tropas que realizaron esta operación, pero se puede deducir que fue personal especializado, porque inmediatamente, luego del desembarco anfibio,realizaron una operación helitransportada para preparar el asalto a espaldas de las Fuerzas Argentinas de Puerto ARGENTINO.

c.-DESEMBARCO EN DARWIN

Entre las 0300 y 0600 hrs. del día 28 de Mayo se produjo el ablandamiento sobre la posición del aeródromo de Puerto DARWIN, para luego desembarcar personal de la Fuerza Inglesa, con apoyo de tropas que convergían desde Puerto SAN CARLOS. A las 1200 hrs. del mismo día los Ingleses consolidaron la po

sición de DARWIN. Las fuerzas defensoras opusieron seria resistencia al inicio del combate, pero, al perder un 20% de sus efectivos se rindieron.

d.-CONQUISTA DE PUERTO ARGENTINO

Después del desembarco en San Carlos el movimiento de helicópteros británicos fue intenso para transportar personal y equipo hacia las proximidades del Monte Kent, en vosta de que el terreno en la Isla es extremadamente deleznable y dificulta el movimiento de vehículos y el avance a pie. Esta característica del terreno parece haber inducido al Ejército Argentino a desestimar que el avance se produciría desde el Oeste, sin considerarse la alta movilidad helitransportada disponible; de igual manera, no efectuó ninguna acción ofensiva mientras las fuerzas Inglesas se organizaban al oeste del Monte Kent y limitándose a mantenerse en posición defensiva al Oeste de Puerto Argentino, en una línea de aproximadamente 10 kms. de profundidad, la cual había sido minada en diferentes zonas.

Durante los días 12 y 13 de Junio, se combatió rudamente por la conquista de Puerto Argentino. Se efectuaron ataques ingleses, tanto diurnos como nocturnos con helicópteros e infantería, que no fueron obstaculizados por la Fuerza Aérea Argentina, logrando penetrar y alcanzar inclusive las posiciones de la Artillería de Campaña Argentina. Si bien las Fuerzas Argentinas ofrecieron seria resistencia inicialmente, después de perder un efectivo muy reducido, también se rindieron, decretándose el alto al fuego, de aquí que el número total de prisioneros de guerra llegara a 10,660 hombres.

En el transcurso de la tarde se reúnen los Comandantes de ambas fuerzas acordando cesar las hosti-

lidades y empezar las negociaciones.
Resultado de esta operación, el Archipiélago es reconquistado por las Fuerzas Inglesas.

3.- CONCLUSIONES

a.-PERSONAL

1) Efectivos

Los efectivos de ambas fuerzas han sido similares. Doctrinariamente para atacar una posición fortificada, el atacante debe tener un efectivo 3 a 5 veces mayor que el defensor. En este caso no fue así, la diferencia de esta relación dependió esencialmente de las armas y equipos con que contaron las fuerzas inglesas, además del entrenamiento y de la moral del personal.

2) Moral

a) El comportamiento de las tropas terrestres argentinas no fue el esperado, demostrado en la rendición de las GEORGIAS del Sur, en Puerto DARWIN y en Puerto ARGENTINO.

b) La rendición de las fuerzas argentinas en Puerto ARGENTINO ha creado problemas de moral, tales como:

(1) En el interior del territorio:

- Problemas entre las tropas combatientes y los Comandos, en que aquellos habrían acusado de la rendición a sus oficiales.
- Problemas entre la población y el Comando Militar, en el que acusan a la cúpula militar "de no saber gobernar ni pelear en la guerra".
- Rotura de la Unidad de la FA al haberse apartado la Fuerza Aérea y la Marina del gobierno.

(2) En el exterior :

- Si bien después de la invasión a las

MALVINAS, por la causa que defendía, la ARGENTINA había ganado el apoyo - de casi toda Latinoamérica y muchos países del resto del mundo, la rendición ocurrida sin mayor derramamiento de sangre, ha creado en el sentimiento, especialmente Latinoamericano un cierto desdén y falta de con - fianza en el espíritu de lucha del - Ejército Argentino.

b.-INTELIGENCIA

1) Argentina

a) Desconocimiento del verdadero valor del enemigo

Por la publicidad reiterada creyó que las - fuerzas británicas eran de un valor de 40 - buques con 4 a 5 mil hombres, cuando en realidad GRAN BRETAÑA desplegó una fuerza de - más de 100 buques, con cerca de 10 mil combatientes profesionales.

b) El Ejército Argentino, no mantuvo una contra inteligencia efectiva contra el personal - norteamericano que, por el tiempo prolongado con que tuvo acceso a las instalaciones militares argentinas ya sea como asesores militares o de otra índole, logró obtener información sobre equipamiento y actividades- militares.

c) La Fuerza Terrestre argentina que defendió PUERTO ARGENTINO, no estableció un buen sistema de seguridad contra la acción de las - Fuerzas Británicas,

2) Gran Bretaña

a) Es muy probable que el empleo de los satélites norteamericanos con fines de inteligencia le - dió una enorme ventaja, ya que por su intermedio se podía conocer el movimiento de las Fuerzas Argentinas, lo que permitió escoger Puerto SAN CARLOS para el desembarco, por ser el que menos efectivos tenía para la defensa.

c.- OPERACIONES

1) Argentina

a) Del total de los efectivos del Ejército Argentino, solamente fueron empleados en el TO de las Malvinas el 8%.(10 a 12 mil combatientes).

b) El armamento y equipo de la fuerza terrestre ha sido convencional sin artillería antiaérea eficaz ni capaz de eludir la acción de los misiles antirradar. Igualmente, no tuvo una artillería de campaña capaz de eludir la acción de los misiles infrarrojos, a pesar de haber demostrado gran precisión en sus fuegos.

c) Los soldados argentinos poseían una ropa de a - brigo convencional, que no les daba la libertad de movimiento.

d) El ataque nocturno inglés con helicópteros e infantería hubiera podido ser neutralizado, si - las tropas argentinas hubieran tenido un buen - entrenamiento en combate nocturno, pese a no contar con armamento y equipo sofisticado.

e) Las tropas Argentinas demostraron falta absoluta de conocimiento de las medidas de seguridad rrente al enemigo al haber sido sorprendidos durante las operaciones.

f) Si bien su artillería no tenía equipo sofistica do para eludir el fuego de los cohetes antirra-

dar, hay procedimientos muy simples que permite eludirlos, no en forma total, pero sí con resultados aceptables.

g) En los tres últimos dias que precedieron a la rendición la Fuerza Terrestre recibió muy poco apoyo aéreo o ninguno de parte de la Fuerza Aerea, debido a las malas condiciones meteorológicas y a que los aviones de gran velocidad no eran muy aptos contra la Fuerza Terrestre.

h) Al haber dispersado sus fuerzas en las Islas GEORGIAS, en Puerto DARWIN, San Carlos, y Puerto ARGENTINO, sumado a ello la falta de movilidad se le puede atribuir como vulnerabilidad de estas fuerzas.

i) La designación de PUERTO ARGENTINO, como el objetivo por defender o el lugar donde se daría la batalla decisiva, no era recomendable, ya que no permitía libertad de maniobra y estaba a merced de la acción masiva de la artillería naval de los buques, que se habían colocado al Este.

Por su pequeña extensión, una vez que cayeron sin mayores esfuerzos los MONTES KENT, PUERTO ARGENTINO se convirtió en un objetivo muy remunerativo, tanto para la aviación como para la artillería terrestre y naval enemigas, por la gran concentración de tropas, de manera que con pocos disparos, los británicos podian ocasionar grandes bajas.

j) Si el General MENENDEZ hubiera adoptado una defensa móvil en posición central a inmediaciones del centro de la ISLA SOLEDAD, la defensa de las MALVINAS y/o la batalla decisiva, se hubiera llevado a cabo en mejores condiciones, pudiendo haberse obtenido mejores resultados.

k) Un 60% de los combatientes eran reclutas que habían tenido solamente dos meses de instrucción, con las deficiencias inherentes.

2) Gran Bretaña

a) El planeamiento para la captura de las MALVINAS tuvo buenos resultados. La elección de la cabeza de playa en SAN CARLOS respondía a dos objetivos: Cortar las comunicaciones del enemigo entre las dos principales islas del archipiélago y organizar una base de operaciones contra PUERTO ARGENTINO, que además era el objetivo final. En adición, Puerto SAN CARLOS contaba con un efectivo muy reducido para su defensa y era fácil de conquistar; asimismo, la conquista de PUERTO DARWIN permitiría disponer de una pista de aterrizaje de unos 500 metros de longitud, fundamental para el ataque final a PUERTO ARGENTINO.

b) Si bien durante la iniciación del desembarco sufrieron muchas bajas por la acción de la aviación argentina, las operaciones posteriores fueron llevadas a cabo con gran éxito, por las siguientes razones:

(1) Las operaciones, en especial las nocturnas, se efectuaron con el empleo de helicópteros artillados que lanzaban minas desde el aire para evitar el repliegue del enemigo, así como permitían efectuar los ataques por sorpresa sobre la retaguardia y las posiciones de la artillería de campaña.

(2) El empleo de misiles portátiles infrarrojos, que neutralizó a la artillería de campaña enemiga.

(3) El empleo de casi 80 helicópteros para el - transporte de tropas en el combate, que facilitó el ataque.

(4) Los combatientes ingleses fueron profesio - nales sin excepción.

d.- LOGISTICA

1) Argentina

a) Material Convencional en el Ejército

El Ejército, sólo contó con material convencional de fabricación occidental; asimismo, no contó con una vestimenta que le permitiera combatir con eficiencia en el clima frígido de las MALVINAS.

b) Debido al bloqueo, durante la batalla apor PUERTO ARGENTINO parece haber faltado abastecimiento de clase I, para las tropas combatientes, lo que podría ser un índice de un deterioro de su sistema de apoyo logístico.

2) Gran Bretaña

a) El armamento y equipo empleados por la fuerza - terrestre ha sido el más moderno y eficaz y han sido determinantes en la derrota argentina y - consta de:

- Misiles portátiles infrarrojos contra la artillería de campaña.
- Misil antirradar contra la artillería antiaérea.
- Helicópteros de combate, artillados y lanzadores de minas.
- Chalecos térmicos para cada combatiente.
- Aparatos de radio de muy alta frecuencia de difícil interceptación, para cada oficial.
- Equipos de visión nocturno, distribuído 1 - por cada grupo de combate (9 hombres).

E.- MATERIAL BELICO EMPLEADO Y RESUMEN DE PERDIDAS

1.- MATERIAL BELICO

Actualmente la política militar se asienta sobre la premisa de que es preciso contar con fuerzas preparadas y listas para entrar en acción el mismo día de la iniciación de la guerra, en la cantidad que según la información que se posea del adversario, haga aconsejable. Esto ha dado lugar a una carrera armamentista sin precedentes, ya que las "grandes potencias" no tienen la SEGURIDAD, dentro de la coyuntura, que obligue a movilizar parte de sus recursos disponibles para lograr así el lugar y momento oportuno. Esta carrera armamentista en combinación con los avances tecnológicos supone un aumento en:

- La complejidad de las armas, y
- Una mayor perfectibilidad en las tareas a realizar.

Estos dos parámetros matizados con dirección y obtención dan lugar al SISTEMA DE ARMAS, o sea "el conjunto de instrumentos de combate (caza, bombardero, transporte, misiles, AAA etc.) con todo el equipo de servicios e instalaciones necesarias, para el cumplimiento de la MISION para el cual es concebido".

El "Conflicto" de las Malvinas nos hace visualizar la importancia del Poder Aéreo en las batallas, la alarma temprana contra Armas Aéreas; y sobre todo un cúmulo de confirmaciones sobre el efecto destructivo de las armas de última generación por ende un resultado de Planificación Militar.

Apreciaremos a continuación en forma resumida los tipos de material empleado, así como algunas características; dentro de un enfoque amplio y objetivo de ambas fuerzas participantes:

a. ARGENTINA

Para el desarrollo de las operaciones el Comandante Aéreo Estratégico asignó medios a la FAS y al Teatro de las Malvinas.

La mayor asignación de medios fue a la Fuerza Aérea, que si bien se ubicó en territorio Sur del Continente, fue quien realizó el conflicto con los medios que se indican a continuación:

1) Aéreos; con aeronaves de combate, transporte, reconocimiento, exploración y salvataje, etc., como:
   Mirage III E
   Dagger (M-5)
   Super Etendard (Naval)
   Sky Hawk A.4B y C
   Canberra B-2
   FMA Pucará
   Lear Jet
   Hércules C-130 y KC
   Boing 707
   Fokker 27 y 28
   Guaraní
   Aero Comander, Cessna
   Lynx (antisubmarino)
   Helicópteros (S-61/CH-47/Bell 212)

2) Navales; fueron utilizados los siguientes:
   Portavión
   Cruceros
   Fragatas
   Destructores
   Submarinos Convencionales
   Patrulleras
   Cargueros

3) Defensa Aérea:

Radares

El Continente contó con 3 radares de vigilancia de gran alcance y 2 radares de mediano alcance proporcionados (los últimos) por el Ejército Argentino .

Estos radares fueron:

a) Westinghouse: Radares móviles de aproximadamente 220 MN de alcance a alturas superiores a 50,000 pies.

Proporciona datos de altura, rumbo y distancia. Cuenta con equipos de radio tipo VHF y sistema de identificación IFF. Puede funcionar 24 horas contínuas y es de fácil mantenimiento, con capacidad para cambios de frecuencia como contramedida.

b) Cardión: Radar móvil de aproximadamente 120 MN de alcance a alturas superiores a 50,000 pies. Proporciona datos de rumbo y distancia pero no de altura.

Cuenta con equipos de radio tipo VHF y sistemas de identificación IFF. Fueron ubicados con el propósito de completar la cobertura de los radares de mayor alcance.

Artillería Anti Aérea

La FAS contó en el Continente con AAA compuesta por armas de tubo para dar protección a las Bases de operación. Estas fueron:

a) Cañones automáticos de 35 mm., compuestos de un radar con capacidad de vigilancia (adquisición) y tiro y 3 baterías de bitubos con cañones Oerliken.

b) Cañones de 20 mm bitubos complementados con un radar Elta de corto alcance. Son disparados por un solo hombre y se mueven cubriendo los 360° y de 0 a 80° en altura, mediante un motor que le proporciona gran agilidad.

4) Armamento y Equipos

Bombas (1,000/500 lbs)

Misiles : Crotalo
Sea Dart
Sea Wolf
Sea Cat
AS-12
Blowpipe
Rapier
Exocet AM-39 y AM-40
Matra 530 y 550 Magic
Shafir
Martín Pescador

Cañones 115 y 105 mm
Ametralladoras 7.62 mm y 0.50"
Morteros de 60-80-120 mm
Fusil FAL
Minas A.P. y A.T.
Número reducido de visores nocturnos.

b.-INGLATERRA

El Reino Unido de acuerdo a su situación de encontrarse sumamente alejado del área de conflicto desplazó sus Fuerzas Aéreas, y Terrestres por vía Marítima así mismo empleó como base estratégica la isla de Ascensión. Medios:

1) Aéreos: con aeronaves de combate, transporte, salvataje, etc. como:
   - Vulcan B-2
   - Victor
   - Harrier y Sea Harrier
   - Helicópteros Sea King
     Lynx (antisubmarino)
     Wessex
   - Hércules

2) Navales:
   Portaviones
   Cruceros
   Fragatas
   Destructores
   Submarinos Atómicos
   Barcos de Desembarco
   Cargueros

3) Defensa Aérea: contaron con radares y AAA que se encontraban instalados en los buques.

4) Armamento y Equipos:
   Bombas (1,000/500 lbs)
   Torpedos Tiger Fish
   Misiles: Sidewinder
   X Ray (antiradárico)
   Sky Flash
   Sea Skua
   Sea Dart

Sea Wolf

Rapier

Cañones de 115 a 105 m.m.

Morteros (diferentes calibres)

Lanzacohetes (proyectiles infrarrojos)

Chalecos térmicos

Cascos especiales con radio incorporado

Visores nocturnos

Helicóteros con INFRA VISION

c.-CARACTERISTICAS DEL MATERIAL BELICO (Ver cuadros 1,2,3)

CARACTERISTICAS DE LOS PRINCIPALES MEDIOS AEREOS CUADRO N° 1

ARGENTINA	EMPUJE	VELOC.MAX.	ALT.MAX.	ALCANCE	ARMAMENTO O CARGA
MIRAGE III-E	13,225 lbs	863 mph	55,800'	1,000 MN	2 x 30 mm/misiles 3,000 lbs/radar Ciriano
S.ETENDARD	11,265 lbs	745 mph	52,500'	1,245 MN	2 x 30 mm/(5) Pylons 9,900 lbs
SKY HAWK	7,700 lbs	676 mph	49,000'	920 MN	2 x 20 mm-5000/8000 lbs 2 x 30 mm/NAV.OMEGA
CANBERRA	7,500 lbs	580 mph	48,000'	1,400 MN	20mm/AS-30(2) 8 x 1000 lbs/Sist.Doppler
FMA PUCARA	2,710 lbs	400 mph	41,000'	1,890 MN	2 x 20 mm - 3,300 lbs 4 x 7.62 mm
C-130	4,050 ehp	384 mph	33,000'	2,500 MN	MAX.Carga 65,000 lbs 2 x 20 mm/2 x 7.62 mm
CH-47 (CHINOOK)	3,750 shp	200 mph	15,000'	110 MN	Carga max. 20 Tn
LYNX	900 shp	207 mph	25,000'	400 MN	Multirol Misiles S.Skua/23 pax

INGLATERRA	EMPUJE	VELOC.MAX.	ALT. MAX.	ALCANCE	ARMAMENTO O CARGA
HARRIER	21,500 lbs	737 mph	50,000'	700 MN	30mm/Misiles A/A 5,000-8,000 lbs
VULCAN	14,000 lbs	620 mph	55,000'	3,000 MN	21 x 1,000 lbs
SEA KING	1,500 shp	145 mph	10,000'	350 MN	Carga max. 3,700 kg

CARACTERISTICAS DE LOS MEDIOS NAVALES

(MAS REPRESENTATIVAS)

CUADRO N° 2

	PORTAVION	CRUCERO	FRAGATA	DESTROYER	SUBMARINO
CAPACIDAD (AERONAVES)	(14) A-4 (10) S-2 (8) HARRIER (10) S.K.	2 Helicop. 4 Sea King	2 (Helicop)	- 1 (Helicop)	-
DESPLAZAMIENTO	20,000 TN 28,000	13,000 TN 12,000	950 TN 2,500	3,000 TN 4,100	2,000 TN 8,000
PROPULSION	(T) 40,000shp (T) 76,000	(T) 100,000shp (T) 80,000	(D) 11,000bhp (T) 30,000shp	(T) 60,000 shp (T) 50,000	(D) 4,800 shp NUCLEAR
VELOCIDAD MAXIMA	24 Kts 28	32 Kts 30	24 Kts 30	35 Kts 30	18-15 kts 25-20
ALCANCE	6,000 MN 5,000	7,600 MN 6,500	4,500 MN 4,500	6,000 MN 4,000	12,000 MN -----
PERSONAL	1,000 h. 1,200	1,000 h. 900	80 h. 230	300 h. 268	82 h. 143
FABRICACION	UK UK	USA UK	USA UK	USA UK	USA UK
RADAR	LW-01 y 02 993/Sonar 184	LWO y DA 993/D.Tiro	DRBV 51 Tipo 993	5P5 10/5Q5 4 965/Sonar 180	- Sonar 2,001
ARMAMENTO	(10) 40mm Mis.Sea Cat	(7) S.Cat (40) S.Cat.	20mm/Exocet (16) Sea Cat	Torpedo MK32 (24) S.Dart/20mm	(10) Torpedos (16) Polaris

AVANZADO

	EXOCET	SEA DART	SEA SKUA	SEA CAT	BLOWPIPE	RAPIER
PRINCIPIO DE GUIADO	Activo por radar	Semi activo por radar	Radar /Radio	Radar/Optico	Optico/ Radio	Optico/Radio
PROPULSION	Propelente sólido	P.Solido	P.S.	P.S.	P.S.	P.S.
CABEZA DE GUERRA	Alto poder explosivo	A.P.Explosivo	A.P.E.	A.P.E.	A.P.E.	A.P.E.
PESO	650 kg.	550 kg.	230 kg.	63 kg.	20 kg.	45 kg.
ALCANCE	45 kms.	42 kms.	10 kms	5 kms	5 kms	5 kms
NAC.FABRICACION	Francia	UK	UK	UK	UK	UK

CONVENCIONAL

	OBUS 105mm M-3	MORTERO 60	MORTERO 80	MORTERO 120	AMETRALLADORA MAG.7.62	AMETRALLADORA 0.50"
ALCANCE MAX.	7,700 mts.	1,200 mts.	4,000 mts.	8,000 mts.	1,200 mts.	4,500 mts.
TIPO DE ESPOLETA	Percusión	Percusión	P.Tiempo	P.Tiempo	------	------
DISPAROS POR MINUTO	4	12-15	15-20	15-20	600-800	800-1,000
N° DE SIRVIENTES	3	2	3	4	3	4
CALIBRE	105 mm	60 mm	81 mm	120 mm	7.62 mm	0.50"
TRACCION O TRANSP.	Vehicular	Personal	Personal	Personal	Personal	Personal
USO	I - A/P	A/P	A/P	I - A/P	Vehículo A/P	V - A/P
ABASTECIMIENTO	Manual	Manual	Manual	Manual	Cintas	Cintas
NAC.FABRICACION	USA	USA	USA	USA	USA	USA

2.- RESUMEN DE PERDIDAS

a.-Personal

1) Argentina

- Fuerza Aérea	(aprox.)	.....	45
- Fuerza Naval	"	.....	450
- Fuerza Terrestre	"	.....	680

2) Inglaterra

- Las (3) Fuerzas	(aprox.)	.....	250

b.-Medios Aéreos

1) Argentina

Mirage III	(21)	.....	10
Dagger	(26)	.....	11
Sky Hawk	(68)	.....	23
Canberra	(12)	.....	2
FMA Pucará	(45)	.....	14
Lear Jet	(6)	.....	1
C-130	(6)	.....	1
Helicópteros	(25)	.....	7
			69

2) Inglaterra

Sea Harrier	(37)	.....	16
Helicópteros	(57)	.....	16
			32

c.-Medios Navales

1) Argentina

		Hundidos	Dañados
Cruceros	(1)	1	-
Fragatas	(3)	-	1
Submarinos	(4)	1	-
Patrulleras	(6)	1	2
Cargueros	(8)	-	3
		3	6

2) Inglaterra

		Hundidos	Dañados
Portaviones	(2)	-	1
Cruceros	(3)	-	1
Fragatas	(17)	2	4
Destructores	(8)	2	2
De Desembarco	(5)	3	2
Otros buques	(70)	2	2
		9	12

VII. CONCLUSIONES GENERALES

Con la finalidad de tratar de expliar más no de justificar la cantidad de errores preseńtados en este conflicto, objeto del estudio, es necesario recordar que el enfrentamiento se produjo entre una de las principales potencias del orbe (Inglaterra) y un país sudamericano en vías de desarrollo - como es Argentina.

Luego de haber efectuado el análisis correspondiente de todos los acontecimientos políticos militares así como la respectiva apreciación geopolítica de la zona de las Malvinas, podemos concluir diciendo de una manera general que la guerra de las Malvinas fue la guerra de las grandes distancias, los grandes errores, así como de las grandes improvisaciones.

A. ASPECTOS GENERALES

- Primeramente debemos resaltar la importancia geopolítica de las islas, dada la posición geográfica que ocupa en el Atlántico Sur lo cual lo convierte en vigía natural de las rutas interoceánicas, además de las conocidas riquezas minerales y petrolíferas, así como de las riquezas ictiológicas marinas como es el krill.

- En cuanto a las acciones que tomaron los organismos internacionales con motivo de la toma de posesión de las Islas Malvinas por la República de Argentina podemos decir que,en lo que se refiere a la Resolución N° 502 del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas, esta fue un tanto parcializada debido a que en la misma se disponía el retiro de las tropas Argentinas de las Islas pero a su vez no prohibía el zarpe de la flota inglesa hacia el Atlántico Sur, en tal sentido se puede afirmar que esta disposición favorecía indirectamente al Gobierno Británico; teniendo en consideración que tal disposición tendía a evitar un conflicto armado, era de suponer que ambas FF deberían mantener su dispositivo o posición inicial.

- Luego del estudio de la presente guerra es posible hacer resaltar en función a los hechos, que las organizaciones internacionales han sido estructuradas o creadas con la finalidad de salvaguardar los intereses de los países que los gestaron, tal es el caso del derecho al veto de las grandes potencias dentro del Consejo de Seguridad de la ONU; que los coloca dentro de una situación privilegiada con relación a los demás países integrantes.

- Caso similar se puede decir del Tratado Interamericano - de Asistencia Recíproca cuya reducción ambigua ha demos - trado que será de utilidad únicamente cuando la posibilidad de conflicto esté dada con una nación del bloque o - riental, como consecuencia de ella en el caso de las Malvinas en el que se enfrentaban dos países de la órbita -

- occidental el TIAR resultó inaplicable.

- Uno de los factores que favoreció mucho a los resultados que llegó a tener posteriormente la guerra, fue el apoyo decidido a favor de Inglaterra de todos los países signatarios de la OTAN, lo cual ocasionó el bloqueo económico a la República de Argentina, situación que a su vez hizo ver que los países europeos se encontraban unidos, lo cual sirvió de gran apoyo moral para Inglaterra, apoyo muy diferente al que recibiera Argentina por parte de los países de la OEA, lo cual como ya se dijo anteriormente no pasó de amenazas y ofertas que no fueron llevadas a efecto muchas de ellas.

- Esta situación nos hace confirmar una vez más el poder que ejercen los países desarrollados alrededor de los acontecimientos cotidianos que se llevan a cabo en el globo terrestre, y por el contrario la poca influencia e la poca fuerza así como la falta de cohesión que existe entre los países del Tercer Mundo para enfrentar problemas como el ocurrido con motivo del conflicto de las Malvinas, más aún si nos circunscribimos al contexto Sud Americano podremos apreciar la imperiosa necesidad de integración de las naciones que la conforman.

- Es conveniente asimismo hacer notar el mal uso que hizo Argentina, de los órganos de información, lo cual en determinado momento motivó gran contrariedad en la opinión pública mundial así como dentro de la misma República Argentina, cuando tuvieron que anunciar que las Fuerzas Argentinas en las Islas se habían rendido, luego que ellos venían comunicando que las acciones e los resultados de las operaciones eran favorables a las Fuerzas Argentinas.

- Asimismo y en forma contraria en el caso inglés es resaltante la impotencia del Gobierno Británico ante las agencias de información dada a la organización de su sistema democrático, que no pudo impedir que agencias como BBC de

Londres, difundiera noticias acerca de las operaciones futuras de la flota Británica, las cuales de haber sido tomadas en cuenta por las FF Argentinas les hubiera podido dar un mejor resultado al final de las mismas.

- Otro punto importante que es necesario resaltar es que los países que eran los principales abastecedores de material bélico para la Argentina eran a la vez integrantes de la OTAN, lo que ocasionó que en el momento más crítico cortaran las posibilidades de venta de dicho material.

B. ASPECTOS INFLUYENTES A NIVEL FFAA

- Uno de los primeros y grandes errores que tuvieron las FFAA Argentinas fue en su apreciación inicial, al establecer que luego de la Toma de las Islas, Inglaterra no llegaría al empleo de las armas en una forma tan decidida.

  ¿Qué los llevó a esta decisión?
  El desconocimiento del extraordinario valor económico y geo político de las Islas? De haberlo conocido en su verdadera magnitud era lógico esperar una reacción ofensiva de gran magnitud como la que se llevó a cabo.

- Un segundo error de apreciación Argentino, fue el que luego de los sucesos iniciales, en los cuales ya se conocía la magnitud de las FF Inglesas, el despliegue de las mismas así como sus intenciones de recuperación de las islas, era posible establecer o deducir:
  - La potencia combativa relativa de ambas FF.
  - El lógico apoyo de los EEUU hacia Inglaterra (Incluye apoyo económico, logístico e información de satélite).
  - El tímido e ineficaz apoyo de los países latinoamericanos hacia Argentina.
  - La oportunidad de elegir entre la Guerra o el Reclamo Internacional se le presentó a los 28 días de la Toma de las Islas cuando el Gral. A.HAIG propuso a la Argentina a nombre del Gobierno Norteamericano entre otros los siguientes puntos:
    - Reconocer las reclamaciones argentinas sobre las islas.
    - Establecer una Administración Temporal compartida - (Tripartita).

    Si militarmente era de esperar una derrota por infe - rioridad de fuerzas manifiesta desde el punto de vis - ta de tecnología militar con posibilidades de sopor - tar una guerra prolongada. Era el momento oportuno -

de aceptar la propuesta por las siguientes razones:

- Se tomaba la posición de las islas en forma compartida, lo cual era un avance notable con respecto a los últimos 150 años.
- No se exponía al país a un desgaste económico.
- Se mantenía intacta la magnitud de Fuerza y la potencia bélica de la FFAA.
- La opinión pública Argentina podía ser manejable con una campaña psicológica adecuada.
- En caso de no ser aceptable el cambio de posición Argentino, se contaba como último recurso el cambio de la cúpula del gobierno.

¿No se evaluaron acaso las posibilidades del fracaso militar y los beneficios del cambio de posición?

- El empleo y uso de material de alta Tecnología Inglesa se dió en todos los campos lo que contribuyó a facilitar las operaciones para el triunfo final por parte de Inglaterra.

- Como conclusión también se puede decir que de la presente derrota Argentina, la misma que cuenta con una cantidad respetable de errores en planeamiento, conducción y ejecución, uno de los mayores beneficiarios de la misma tiene que haber sido la República de Chile, pues en relación del abierto apoyo brindado hacia Inglaterra, es de suponer que ésta le debe haber permitido conocer el detalle de los resultados del conflicto, obteniendo de esta manera una serie de datos que le posibilitara la restauración de sus tácticas de defensa y ataque pudiendo haber comprobado además que Argentina es un enemigo que cometió muchos errores más de los que ellos podían haber estimado.

- Chile por otro lado ha tenido la oportunidad de confirmar que en un enfrentamiento futuro contra Argentina , incluirá necesariamente a cualquier otro país vecino ,

lo que aumentará la dificultad estratégica y táctica de sus posibles operaciones, y demandará un esfuerzo muy - superior al actual en adquisición de armamento y preparación de sus efectivos.

C. ASPECTOS AEREOS

- En cuanto a la participación de la FAA en dicho con - flicto cabe hacer resaltar la extraordinaria actua - ción que cumplieron las tripulaciones de las UUAA que actuaron en contra de las FF Inglesas.

  Es necesario hacer resaltar asimismo la excelente pre paración profesional, así como la elevada moral, arro jo, pericia y valentía que exhibieron en todo momento los pilotos que participaron en dichas operaciones a pesar de que los medios aéreos y armas que emplearon no fueron los adecuados para un ataque aeronaval mo - derno, lo cual dificultó enormemente el cumplimiento de la misión de la Flota Naval Inglesa.

- Como ya se mencionó en el análisis correspondiente a los OOAA teniendo en consideración la misión de la Flota Naval Inglesa que era la de tomar posición de - las Islas Malvinas se puede deducir que la misión de la FFAA Argentina fue impedir el desembarco y la toma de posición de las FFII en las Malvinas, en tal senti do en la parte correspondiente a la tarea de la FA de bió ser la de contribuir con las FFSS para que los In gleses no realizasen el desembarco.

  En tal sentido podemos decir que la Fuerza Aérea, te- niendo en consideración que el enfrentamiento a la - Flota Inglesa tenía que realizarlo en forma indepen - diente ya que la Armada Argentina no llegó a zarpar.

  La Fuerza Aérea debió realizar por lo tanto una selec ción más adecuada de blancos a fin de impedir que la Flota Inglesa cumpla su cometido y no lo hizo.

- La utilización de los misiles exocet por parte de la Aviación Argentina causó una sorpresa táctica y técni ca a la Flota Inglesa, ya que éstos no esperaban tal

utilización, con lo cual se demuestra, que la capacidad de adquisición de tecnología bélica moderna permite un enfrentamiento con grandes posibilidades de éxito.

- El apoyo que recibió la FAA por parte de la Aviación Civil Argentina fue de gran envergadura, pues la utilización de las tripulaciones así como los aviones - constituyó un factor de gran utilidad, en las diferentes tareas de las unidades de transporte y reconocimiento, llegando inclusive a participar en la dirección de los aviones de combate hacia la flota inglesa.

- Cabe destacar así mismo la dificultad que encontró la Fuerza Aérea Argentina para lograr el apoyo de las Unidades Aeronavales en el cumplimiento de la misión asignada a la Fuerza Aérea, apoyo que de haberse dado en una mayor proporción se hubieran logrado mejores - resultados, debido al empleo de los aviones adecuados al medio, los que además contaban con recarga en el - aire y el armamento apropiado contra buques.

- La experiencia de combate real de las tripulaciones - de la FAA ha generado una alta moral en su institu - ción y a la vez un elemento de juicio tremendamente - disuasivo para las posibles pretenciones de cualquier país vecino.

- Uno de los errores que también se le puede observar - a la Fuerza Aérea Argentina es el hecho de que en los 30 días que contó desde el Zarpe de la flota naval a la llegada de la misma a la zona de combate, ésta no realizó los trabajos correspondientes para la ampliación de la pista de Puerto Argentino, a fin de darle capacidad de operación para aviones de mayores performances tales como los A-4 , los M-3 y/o los DAGUER -

los cuales posiblemente les hubiera permitido mante - ner a la flota más alejada de la zona, o de los con - trario darle mejor flexibilidad para los ataques a la misma, y sobre todo si se tiene en consideración que los Ingleses a pesar de todos sus intentos que realizaron no pudieron dejar fuera de servicio a dicha pista en ningun momento.

D. ASPECTOS NAVALES

- Los detalles de las operaciones navales han sido vistas en el capítulo correspondiente pero de ellos mismos se pueden deducir algunas conclusiones generales.

  - Con relación al hundimiento del submarino argentino - en Grytviken y al crucero Belgrano, se puede deducir una falla de conducción táctica del alto mando naval argentino al pensar que los Ingleses habían desplazado su flota al Atlántico Sur solamente como factor disuasivo y confiar que los ingleses respetarían la a - nunciada zona de exclusión solamente al área de las - 200 millas.

- Con respecto al hundimiento o a la puesta fuera de combate de los buques ingleses se puede decir que la vulnerabilidad de los buques modernos está en el tipo de material utilizado para las paredes o divisiones internas de las mismas (aluminio), así como el forrado del cable ado con material plástico, y la gran cantidad de equi - pos que se encuentran muy aglomerados y en su mayoría - son hechas de material sintético, tales características modernas de fabricación han sido concebidas así por el afán de dar mayor amplitud para mejorar la comodidad a las tripulaciones, así como aligerar el peso y poder incrementar la velocidad de los buques, basadas en que su vulnerabilidad sería mínima debido a la gran cantidad - de armas sofisticadas y sistemas de defensa electrónica con que cuentan.

- Teniendo en consideración el alto porcentaje de buques ingleses que fueron tocados en los ataques de la avia - ción argentina (40%) nos hace pensar en la poca efectividad de los sistemas de defensa aérea con que cuentan las flotas navales y el bajo % de efectividad de sus - sistemas de defensa AA en comparación con sus estimados

teóricos, el tiempo y los estudios que se hagan al respecto nos dirán posteriormente si estas fallas se debieron a fallas técnicas, tácticas mal empleadas, o a la saturación de sus sistemas de defensa, pero por el momento se puede concluir que una flota naval es vulnerable al ataque aéreo.

- En complemento a lo anteriormente dicho también se puede agregar que los factores que favorecieron a la defensa antiaérea inglesa fueron los siguientes:
  - La no variación de las tácticas de ataque por parte de la aviación Argentina.
  - El alto % de bombas que no explotaron.
  - El reducido efectivo de misiles A/S antibuques con que contó la aviación Argentina.

- Cabe asimismo hacer destacar la enorme importancia que adquieren día a día los helicópteros en el empleo naval debido a su multiplicidad de usos.

- Dentro de los OO militares de superficie es destacable el daño causado al crucero inglés Gla morgan con un misil S/S pero ello se realizó en el día anterior a la capitulación argentina. Cabe pensar entonces porque no se decidió su uso en las acciones iniciales, si el desembarco inglés era una realidad ineludible?
  - La adaptación realizada para el lanzamiento del misil era dilatada en tiempo?
  - O es que no se previó una defensa con todas los medios disponibles ante un enemigo superior?

  Si la 2da. respuesta es aceptada entonces podemos afirmar que el planeamiento de defensa de las islas por el Alto Mando Argentino fue deficiente y que las acciones realizadas han estado plagadas de improvisaciones.

E. ASPECTOS MILITARES

- Dentro de todas las interrogantes de difícil respuesta que se han planteado a lo largo de toda esta apreciación en cuanto a las UU del Ejército existe una muy singular que es la siguiente:

  - Antes del desarrollo de las operaciones de las Malvinas Argentinas tenía dos posibilidades de conflicto, la primera contra Inglaterra, la que a medida que pasaban los días se traducía en una realidad inevitable y la segunda contra Chile, que luego de un análisis profundo no se podía descontar, pero sí colocarlo en un plano inferior al de Inglaterra, en razón a ello los efectivos más importantes de las Fuerzas Terrestres debían haber sido empeñadas en la defensa de las Malvinas. Eran los 12,000 hombres que defendieron las Islas los de mejor preparación integral, de un Ejército compuesto de 130,000 hombres?

- El análisis de las posibilidades de desembarco de las tropas, inglesas, reveló rápidamente algo importante que ocasionaría grandes dificultades a las tropas argentinas. No era posible ser fuerte en todos los puntos probables de desembarco en razón a ello quedaban las siguientes alternativas razonables:

  - Defensa de posición en Puerto Argentino.
  - Defensa en movimiento concurriendo al punto de desembarco con el grueso de las fuerzas, ó
  - Una combinación de las dos anteriores, con una fuerza altamente móvil y potente.

  El Ejército Argentino optó por la primera alternativa, para lo cual deben existir razones de gran peso, pero lo importante es que su resultado fue un fracaso. Quizás lo ideal hubiera sido la 3ra. alternativa (Tenía Argentina los medios para realizarla?).

- En cuanto a las medidas que tomó Inglaterra con respecto a sus tropas y material bélico, esta trasladó a la zona de operaciones, el equipamiento necesario así como tropas profesionales perfectamente preparadas y entrenadas, lo cual reforzó la frase característica de todo Planeamiento de Guerra que dice: "JAMAS PIENSES QUE EL ENEMIGO ES DEBIL" sin embargo parece que Argentina no tuvo en cuenta este punto.

- Como era de esperar la alta tecnología inglesa se manifestó en todos los campos; es así como las tropas de desembarco poseían misiles S/S anti radar S/S infrarrojos (contra artillería) y S/A infrarrojos (contra aviones) con los cuales lograron su objetivo de destruír los elementos vitales de defensa de las Tropas argentinas.

  Si reconocemos que existen tácticas sencillas que permiten reducir notablemente la eficiencia de los misiles - infrarrojos contra artillería, cabe preguntarse:
  ¿Por qué no dieron resultado, o es que no se utilizaron?
  ¿La conducción táctica fue tan deficiente?

  Puede ser que la respuesta más aproximada a la realidad haya sido otra.

  El Alto Mando del Ejército Argentino subestimó la potencia de combate y preparación de las fuerzas inglesas.

- Las tropas de desembarco Inglés estuvieron equipadas - con los últimos adelantos de la guerra moderna, conformando grupos de combate de 10 hombres, con un equipo de un valor aproximado de $20,000 dólares c/u, lo cual sumado a su entrenamiento les permitió incluso la realización de operaciones nocturnas, no se puede decir lo mismo de las Fuerzas Terrestres Argentinas pues éstas no tuvieron ni las vestimentas ni el armamento ni equipos adecuados.

- De acuerdo a la información obtenida sobre las deficien - cias en la distribución de material Clase I, para las tro pas argentinas acantonadas en el interior de las Islas Mal vinas, cabe hacerse las siguientes preguntas:

  ¿Es el sistema lógico del Ejército Argentino tan deficien te que no pudo abastecer oportuna y eficientemente de ali mentos a toda su tropa?

¿ ¿Es que al Comandante del Teatro no se le ocurrió hacer uso del ganado ovino existente en las Islas? (600,000 cabezas).

- Desde el punto de vista de las Fuerzas Terrestres, luego del desembarco de las tropas inglesas en Puerto San Carlos, el desplazamiento de las mismas se realizó a una velocidad asombrosa dado las condiciones del terreno, la capacidad de combate y poder de destrucción de sus elementos.

  Quedó demostrado al capturar Puerto Argentino en un período muy reducido de tiempo (... días).

  Cabe preguntarse en relación a este punto:

¿ ¿Se evaluó las posibilidades de desplazamiento y combate de las fuerzas de desembarco inglesas , acorde con las mani - festaciones y demostraciones abiertas realizadas por los Ingleses?

- Uno de los puntos sumamente importante en los cuales es - conveniente detenerse y ahondar un poco, es en el fracaso de la acción militar terrestre de Argentina en las Islas - Malvinas, para que la explicación de la misma sea más rea- lista.

  ¿Cómo el accionar de la Fuerza Aérea pudo ocasionar tanto daño a la flo ta inglesa, llegando incluso a desafiar la superioridad tecnológica, no obstante los errores anotados?

  ¿Por qué las Fuerzas Terrestres Argentinas sucumbieron sin demostrar nada digno de comentario?

  ¿Puede pensarse acaso que dentro de una Fuerza Armada de una nación, dos Institutos integrantes tengan tanta di -

ferencia en valores morales, capacidad combativa y/o - conducción.

La respuesta es bastante simple:para una flota como la Inglesa con formación profesional se opuso la FAA con - personal también profesional donde sus integrantes tienen carácter permanente en la Institución; pero a las - tropas de desembarco inglés de indiscutible formación - profesional, se les opuso tropas reclutas argentinas de carácter transitorio dentro de la institución con formación incipiente o inconclusa que originó un gran desbalance en el enfrentamiento entre ambas fuerzas.

- Sin embargo sean cuales fueran las diferencias enunciadas o aquellas que no se han citado por desconocimiento es dable preguntarse:
¿Tiene relación el sacrificio de los integrantes de la Fuerza Aérea que perdieron casi el 50% de sus aeronaves en misiones de combate (con alto porcentaje de pérdidas de sus Oficiales Pilotos) con el realizado por sus Fuerzas Terrestres que perdieron 700 hombres de un total de 12,000; rindiéndose sin ofrecer una resistencia significativa 11,300 hombres?

Quizás este punto pueda ser explicado de dos maneras - tal vez relacionadas:

- El Alto Mando Argentino decidió evitar el sacrificio masivo de sus hombres ante la evidencia de la derrota.
- Las Fuerzas Terrestres no tuvieron la preparación moral suficiente ni la mística de sacrificio que los impulsara a llegar al sacrificio ante una situación de- extrema adversidad.

ANEXO N° 1

REUNIONES BILATERALES ARGENTINO-BRITANICAS PRODUCIDAS ENTRE EL 11-01-1966 Y 27-02-82 COMO CONSECUENCIA DE LA RESOLUCION 2065 (XX) DE LAS NACIONES UNIDAS

BUENOS AIRES - 11/14-01-66

HECHOS: Reunión de Cancilleres e iniciación de las negociaciones Diplomáticas sobre la base de la Resolución 2065 (XX). Emitiose comunicado conjunto ZAVALA ORTIZ STEWART.

OBSERVACIONES: El Reino Unido acepta validez de Resolución 2065 - (XX) y negociar con la República Argentina en base a dicha Resolución

A partir de ese momento la - "Cuestión MALVINAS" se desarrolla en dos planos independientes: Negociación Bilateral ARGENTINO BRITANICA y el otro en las NACIONES UNIDAS.

LONDRES - 12/20-07-66

HECHOS: Decisiones preliminares de - negociación bilateral. Partes deciden dar carácter - "CONFIDENCIAL" a las negociaciones.

22-08-66

HECHOS: Ambos países informan al Secretario General de las Naciones Unidas, en cumplimiento de la Resolución 2065 (XX).

LONDRES - 1967

HECHOS: Se prosiguen las negociaciones y se reducen áreas de divergencias existente.

LONDRES - 1967/68

HECHOS: Tratativas referidas al MEMO - RANDUM DE ENTENDIMIENTO".

LONDRES - 12-08-68
BUENOS AIRES

HECHOS: Texto definitivo de "MEMORAN - DUM DE ENTENDIMIENTO". Este en esencia establecía que el Reino Unido reconocería soberanía Argentina sobre las Islas MALVINAS, cuando se consideraran satisfactorias las garantías y salvaguardias que el Gobierno Argentino se comprometiera a otorgar a los isleños.

OBSERVACIONES: Dicho memorándum fué rechazado por el parlamento - Británico al señalar que " NO ERA POLITICA DEL GOBIERNO DE - SU MAJESTAD TRANSFERIR LA SOBERANIA DE LAS ISLAS MALVINAS - CONTRA LOS DESEOS DE LOS ISLEÑOS.

LONDRES - 10-1969

HECHOS: Se conviene en realizar conversaciones especiales, fuera del proceso mismo de la negociación para la realización y promoción de la libertad de comunicaciones y movimiento - entre el territorio Continental Argentino y las Islas, en ambas direcciones.

LONDRES - 01-04-70

HECHOS: Contacto para la apertura de las comunicaciones.

LONGRES - 14-07-70

HECHOS: Primera Rueda de Conversaciones. Foreign Office recibe - propuestas Argentinas no dando una respuesta.

BUENOS AIRES - 07-07-71

HECHOS: Segunda Rueda de Conversaciones. Se acuerda el texto de declaración conjunta ARGENTINO BRITANICA.

OBSERVACIONES: Ejecución de medidas - tendientes a establecer comunicación entre las Islas y el territorio continental Argentino.

PUERTO STANLEY - 11-72

HECHOS: Tercera Rueda de Conversaciones.

OBSERVACIONES: Se ajusta y perfeccionan aspectos referidos a la apertura de comunicaciones y cooperación del Gobierno Argentino en favor de los intereses isleños.

LONDRES - 26-04-73

HECHOS: Ante persistente insistencia Argentina para reanudar la negociación interrumpida en 1968 se realiza una reunión en el Foreign Office, donde la Delegación del Reino Unido se niega a negociar sobre el tema principal de la disputa, concluyendo esa reunión inmediatamente con total desidencia de las partes.

LONDRES - 11-06-74
BUENOS AIRES

HECHOS: Reino Unido en virtud de la Resolución 3160 (XXVIII) presenta propuesta de condominio ANGLO-ARGENTINO sobre las islas. Contrapropuesta Argentina rechazada.

LONDRES - 09-03-75
BUENOS AIRES

HECHOS: Reino Unido vuelve a negarse a negociar, sobre soberanía.

OBSERVACIONES : Enfriamiento ulterior de relaciones Diplomáticas.

BUENOS AIRES - 22-10-75

HECHOS: Comunicado de la Cancillería Argentina señala que "MISION SHACKLETON" ampliamente publicitada en Londres, no sería bien recibida por Gobierno Argentino.

ISLAS MALVINAS - 12-12-75

HECHOS: Llega desde Montevideo en el Buque "ENDURANCE" LORD SHACKLETON al archipiélago.

OBSERVACIONES: SHACKLETON inicia en MALVINAS estudios socio-económico sobre realidad y posibilidades futuras de las islas.

ATLANTICO SUR

HECHOS: Buque "SHACKLETON" en exploración de plataforma continental Argentina es interceptado por Destructor Argentino A,R, A. "ALMIRANTE STORNI".

OBSERVACIONES: Buque Británico suspende exploración y se dirige a Puerto Stanley. Se llega a uno de los puntos más bajos de la relación bilateral.

Se crean dos grupos de trabajo para negociar sobre soberanía y cooperación económica.

OBSERVACIONES: Argentina expresa que el fin último de la negocia - ción es el restablecimiento - de su soberanía sobre el ar- chipiélago. Delegación Britá- nica manifiesta que no puede aceptar esa declaración y re presentante Británico informa no tener facultades de deci - sión política para negociar.

NUEVA YORK - 13/15-12-77

HECHOS: Delegado Británico ROWLANDS - se refiere por primera vez a una consideración bifocal en la soberanía de territorios - poblados y sin población.

LIMA - 15/17-02-78

HECHOS: Grupo de trabajo sobre sobe- ranía y cooperación económica funcionan separadamente.

OBSERVACIONES: Se produce una "IMPA - SSE" al negarse Gran Bretaña a negociar soberanía.
La República Argentina no obs tante presenta iniciativas so bre cooperación económica.

NUEVA YORK - 14/15-09-78

HECHOS: Se tiende a favorecer la rea- nudación de la negociación.

OBSERVACIONES: Se restablecen el cli ma Pre-neciador.

sa que
gocia -
iento -
el ar-
Britá-
puede
ón y re
informa
e deci -
gociar.

WLANDS -
a vez a
ocal en
itori -
ción.

bre sobe-
económica
ente.

na "IMPA -
n Bretaña
a.
ina no obs
iativas so
nómica.

cer la rea-
ociación.

cen el cli

NUEVA YORK - 29-09-78

HECHOS: Diálogo entre el Ministro de Relaciones Exteriores Argentino y el Secretario de Estado - Británico OWEN.

OBSERVACIONES: Acuerdan la realiza - ción de una nueva ronda negociadora.

GINEBRA - 18/20-12-78

HECHOS: Reino Unido mantiene negativa a negociar tema soberanía.

OBSERVACIONES: Se llega a un acuerdo sobre un convenio de cooperación científica en las Geor - gias y Sandwich del Sur, el - que es posteriormente rechaza do por la parte Británica ale gando que los isleños se oponen a él.

NUEVA YORK - 29-09-78

HECHOS: Diálogo entre el Ministro de Relaciones Exteriores Argentino y el Secretario de Estado Británico OWEN.

OBSERVACIONES: Acuerdan la realiza -- ción de una nueva ronda negociadora.

GINEBRA - 18/20-12-78

HECHOS: Reino Unido mantiene negativa a negociar tema soberanía.

OBSERVACIONES: Se llega a un acuerdo sobre un convenio de cooperación científica en las Georgias y Sandwich del Sur, el que es posteriormente rechazado por la parte Británica alegando que los isleños se oponen a el.

NUEVA YORK - 21/23-03-79

HECHOS: Se reitera posición Argentina expresada en Ginebra. Reino Unido propone a Argentina que abandone su reclamación.

OBSERVACIONES: Reiterado endurecimiento de la posición Británica.

NUEVA YORK - 28-09-79

HECHOS: Se reunen el Ministro de Relaciones Exteriores Argentino PASTOR y su colega Británico, LORD CARRINGTON.

OBSERVACIONES: Se acuerda restablecer Embajadores en ambas capitales.

NUEVA YORK - 28/29-04-80

HECHOS: Reino Unido niega continuidad de gestión entre anterior administración Laborista y nuevo Gobierno Conservador.

OBSERVACIONES: Permite conocer posi - ción de la actual Administración Conservadora pero por lo demás el encuentro resulta totalmente estéril, por cuanto - no fueron reconocidos los términos de referencia acordados en 1977.

NUEVA YORK - 29-09-80

HECHOS: Se reunen el Ministro de Relaciones Exteriores Argentino - PASTOR y su colega Británico - LORD CARRINGTON.

OBSERVACIONES: Se acordó continuar las negociaciones sobre las Islas.

NUEVA YORK - 02-81

HECHOS: Delegación Británica propone - "CONGELAMIENTO" de las nego - ciaciones sobre soberanía.

OBSERVACIONES: Rechazo de la propuesta Británica por parte de la Delegación Argentina.

NUEVA YORK - 02-82

HECHOS: Consideración de la propuesta Argentina relativa a un dinámico mecanismo negociador a - desarrollar durante 12 meses- con reuniones mensuales. Di - cha propuesta fué aceptada en principio por la Delegación -

Británica, la cual se comprometió a dar una respuesta definitiva antes de 30 días.

OBSERVACIONES: No hubo respuesta Británica a pesar de haber pasado el mes.

310 fojas
26-03-87.

Foliación correcta 287 fojas.-

Inv. N
29-0